



La saison sportive 1963 avait mis en évidence l'écrasante domination des Alfa Romeo Giulia Ti Super, que ce soit dans le tout nouveau Challenge Tourisme Européen, comme dans toutes les autres compétitions réservées aux voitures de tourisme dérivées de voitures de série. L'année suivante, beaucoup de constructeurs concurrents, grâce à une interprétation optimiste du règlement, s'étaient alignés avec des voitures qui comportaient bien peu de composants de série, pour ne pas dire un seul élément symbolique, la forme de la carrosserie. Ce fut le cas, par exemple, de la Ford Cortina Lotus sur laquelle Ford avait purement et simplement transplanté toute la base mécanique de la Lotus, habillée par une carrosserie dont les lignes ressemblaient à celles de la Cortina berline.

Pour maintenir sa suprématie face à cette concurrence « déloyale » des Ford, BMW et bien d'autres sur les circuits européens, Alfa Romeo décida de faire travailler la société Autodelta, alors dirigée par l'ingénieur Carlo Chiti.

La solution proposée par Chiti fut la réalisation d'une nouvelle voiture conçue sur la base de la Giulia Sprint GT, en conservant toutefois la structure de la carrosserie et bien sûr, son esthétique. La partie mécanique fut retravaillée pour gagner en puissance et la carrosserie sera réalisée en Peraluman 25, afin d'alléger au maximum l'ensemble.

La seule contrainte du règlement obligeait à maintenir l'espace aux jambes des places arrières identique à celui de la voiture de série. Il manquait deux petits centimètres sur la Giulia GTA pour satisfaire à cette règle si les mêmes fauteuils de série de la Giulia GT étaient utilisés. Alfa Romeo remplaça ces fauteuils par une banquette simple ce qui lui permit d'être homologuée, sur le modèle de série, les fauteuils étaient une option gratuite.

L'idée de Chiti fut validée par la direction générale Alfa Romeo et Autodelta débuta sans tarder la transformation des prototypes dès les derniers mois de 1964.

L'Alfa Romeo Giulia GTA (Gran Turismo Alleggerita ou « Grand Tourisme Allégée ») sera présentée au salon de l'automobile d'Amsterdam, le 18 février 1965. La version GTA de série pesait 745 kg, contre les 950 kg de la Giulia Sprint GT et son moteur développait 115 ch.

Les modifications apportées par l'ingénieur Carlo Chiti furent, outre un allègement grâce aux panneaux de Paraluman 25 qui permirent de gagner pratiquement 200 kg, le remplacement des vitres par du plexiglas, l'adoption d'une nouvelle suspension arrière qui abaissait le centre de gravité, le moteur de 1 570 cm<sup>3</sup> à double allumage et des carburateurs de plus grande section : ce qui lui permet d'atteindre les 115 ch à 6 000 tours/minute, pour un couple maximal de 142 N·m à 3 000 tr/min et une vitesse de pointe de 185 km/h. De plus, elle obtient un distributeur Marelli de la Ferrari Dino, les deux carburateurs Weber passent à 45 mm au lieu de 40 mm. Les arbres à cames sont en magnésium, le carter et le couvercle de distribution aussi. Les rapports de transmission étaient plus étroits que la norme et les engrenages ont été usinés pour plus de légèreté et des changements de vitesse plus rapides. Elle était pourvue de pare-chocs et légèrement moins dépouillée que la version Autodelta.

Dans les versions préparées pour la compétition, la puissance pouvait atteindre 170 ch avec un poids encore réduit de 45 kg supplémentaires grâce à la suppression des pare-chocs, des sièges et des vitres coulissantes.



Sur les quelques 500 exemplaires de Giulia GTA produits entre 1965 et 1969, il n'en reste aujourd'hui que très peu dans la version routière créée essentiellement pour obtenir l'homologation du Groupe 2. Presque tous passent entre les mains d'Autodelta ou de préparateurs renommés qui, avec le moteur « double arbre » arrivent à atteindre près de 170 ch à 7 800 tours/minute pour une vitesse de pointe dépassant les 220 km/h.

Sa première participation en course remonte à la course de côte Trento-Bondone en 1965 où elle s'imposa facilement dans sa catégorie.

Fort de ce travail en profondeur, le nouveau bolide signé Autodelta s'impose dans une multitude de courses et devient l'une des Alfa qui ont remporté le plus de victoires.

Rien qu'en 1966, l'Alfa Romeo Giulia GTA, conduites par des pilotes officiels et privés, a remporté plus de 200 victoires. La Giulia GTA devient la « tueuse » sur les circuits et dans les courses de côte, imbattable dans sa catégorie !

Avec ses innombrables succès, elle remporte bientôt ses premières victoires dans les championnats nationaux et même aux États-Unis et en Amérique du Sud. Andrea de Adamich (en 1966 et 1967) et Spartaco Dini (en 1969) ont remporté trois fois le Challenge européen des voitures de tourisme, tandis qu'Ignazio Giunti a remporté le Championnat d'Europe de Course de Côte en 1967.

Elle remporta à trois reprises le Deutsche Automobil Rundstrecken Meisterschaft, en 1966, 1967 et 1968 avec Herbert Schultze.



Notre Alfa Romeo 1600 GTA #613369 débute sa vie dans le Jura où elle est livrée le 19/06/1965 à Mr Monneret qui la conserve jusqu'en 1970, date à laquelle elle est revendue à

un amateur français. En 1972 la voiture, toujours dans le Jura fera le bonheur de son nouveau propriétaire Mr Jeunet avant de rejoindre en 1975 la collection du garage Cuynet où elle restera dans la famille jusqu'à 1998, date à laquelle la voiture passe entre les mains de Mr Rougemont. On retrouve la voiture dans quelques rallyes nationaux entre les mains de ce dernier puis en 2005 au sein de la collection de Christian Lallarderie et enfin en 2012 auprès de Gregory Ramouna qui continuera à la faire courir. Cette GTA passe ensuite entre les mains de son propriétaire actuel. Après quelques courses il est décidé de lui redonner toutes ses lettres de noblesse. Fatiguée par son passé sportif, une restauration intégrale de la voiture est entreprise. Les travaux sont effectués par le célèbre préparateur Alfa Nielman Racing avec un souci du détail incroyable. Il en ressort une voiture parfaitement neuve, conforme et compétitive. Munie de son PTH FIA, elle est l'outil idéal pour les grandes épreuves de rallye comme le Tour Auto ou le Modena Cento Ore auquel elle a déjà participé.



The 1963 sports season had shown the overwhelming domination of the Alfa Romeo Giulia Ti Super, both in the newly created European Touring Challenge and in all the other competitions reserved for touring cars derived from production cars. In the following year, many competing manufacturers, thanks to an optimistic interpretation of the regulations, entered cars with very few production components, if not only one symbolic element, the shape of the bodywork.

This was the case, for example, with the Ford Cortina Lotus, on which Ford had simply transplanted the entire mechanical basis of the Lotus, clad in a body whose lines resembled those of the Cortina saloon.

In order to maintain its supremacy in the face of this 'unfair' competition from Ford, BMW and many others on the European circuits, Alfa Romeo decided to employ the company Autodelta, then headed by the engineer Carlo Chiti.

The solution proposed by Chiti was the creation of a new car based on the Giulia Sprint GT, but retaining the body structure and, of course, its aesthetics. The mechanical part was reworked to gain in power and the bodywork was made of Peraluman 25, in order to lighten the whole as much as possible.

The only constraint of the regulations was to keep the rear seat legroom identical to that of the production car. The Giulia GTA was two centimetres short of this requirement if the same production seats as in the Giulia GT were used. Alfa Romeo replaced these seats with a single bench seat, which allowed it to be homologated, on the production model, the seats were a free option. Chiti's idea was approved by Alfa Romeo's general management and Autodelta began transforming the prototypes without delay in the last months of 1964.



The Alfa Romeo Giulia GTA (Gran Turismo Alleggerita, or "light grand tourer") was presented at the Amsterdam Motor Show on 18 February 1965, with a weight of 745 kg (compared to the 950 kg of the Giulia Sprint GT) and an engine developing 115 HP.

The modifications made by the engineer Carlo Chiti included a reduction in weight thanks to the use of Paraluman 25 panels, which saved almost 200 kg, the replacement of the windows with Plexiglas, the adoption of a new rear suspension that lowered the centre of gravity, the 1,570 cc engine with dual ignition and larger carburetors giving it 115bhp at 6,000rpm, and a maximum torque of 142N·m at 3,000rpm for a top speed of 185km/h. In addition, it gets a

Marelli distributor from the Ferrari Dino, the two Weber carburetors increase to 45mm instead of 40mm. The camshafts were made of magnesium, as was the timing cover and crankcase. The gear ratios were narrower than standard and the gears were machined for lighter weight and faster gear changes. It had bumpers and was slightly less stripped than the Autodelta version

In the competition-prepared versions, power could reach 170 bhp with a further 45 kg weight reduction thanks to the removal of the bumpers, seats and sliding windows.



Of the 500 or so Giulia GTAs produced between 1965 and 1969, very few remain today in the road version created mainly to obtain Group 2 homologation. Almost all of them passed through the hands of Autodelta or renowned tuners who, with the "twin shaft" engine, managed to achieve almost 170 bhp at 7,800 rpm for a top speed of over 220 km/h.

Its first race participation dates to the Trento-Bondone hill climb in 1965, where it easily won its class.

Thanks to this in-depth work, the new Autodelta car won a multitude of races and became one of the most successful Alfa cars ever.

In 1966 alone, the Alfa Romeo Giulia GTA, driven by official and private drivers, won over 200 races. The Giulia GTA became the "killer" on the circuits and in hill-climbing races, unbeatable in its class!

With its countless successes, it soon won its first victories in national championships and even in the United States and South America. Andrea de Adamich (in 1966 and 1967) and Spartaco

Dini (in 1969) won the European Touring Car Challenge three times, while Ignazio Giunti won the European Hill Climb Championship in 1967.

It won the Deutsche Automobil Rundstrecken Meisterschaft three times, in 1966, 1967 and 1968 with Herbert Schultze

Our Alfa Romeo GTA #613369 started its life in the Jura where it was delivered on 19/06/1965 to Mr Monneret who kept it until 1970 when it was sold to a French amateur. In 1972, the car was still in the Jura and will please its new owner, Mr Jeunet, before joining the Cuyenet Garage collection in 1975, where the car remained until 1998. This is when it passed into the hands of Mr Rougemont. The car was regularly entered in several national rallies by Mr Rougemont, then in 2005 in the collection of Christian Lallarderie and finally in 2012 with Gregory Ramouna who will continue to race the car. It then passed into the hands of its current owner. After a few races it is decided to give back to this GTA all its letters of nobility. Tired of its racing past, a complete restoration of the car was undertaken. The work was carried out by the famous Alfa Nielman Racing garage with an incredible attention to details. The result is a perfectly new, compliant and competitive car. With its FIA HTP, it is the ideal tool for the major rally events such as the Tour Auto or the Modena Cento Ore, in which it has already participated.

