



ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1965 DE IL DOTTORE & LA SPECIALISTA

En 1954 Alfa Roméo présente la première version coupé de la Giulietta sous le crayon de Bertone. C'est Pininfarina qui reprend la plume en 1955 pour lancer le cabriolet dit spider 1300 dit Giulietta (type 750 Di) de 65 cv en boîte 4. En 1956, le Véloce qui passe de l'unique carburateur Solex à deux carburateurs Weber est lancé portant la puissance à ... 80 cv

A cette occasion un Spider Giulietta Monoplace est lancé aux 1000 Miglia, sans réel succès de course.

Dès 1959, la ligne est conservée mais l'empattement est allongé de 5 cm, les portes allongées, le pare brise rehaussé, les feux arrières deviennent plus généreux...

Et surtout, la Giulietta devient « Lyford » avec une nouvelle boîte 5 , synchro Porsche (type 10103 et 10107 pour la Véloce)

il faut attendre 1963 pour que le moteur soit porté à 1600 cm³ et 92 cv DIN (106 SAE à 6000 tr/min), suivant les évolutions de la concurrence gagnant en cylindrée. Toujours équipée de carburateur Solex, la Giulia Spider bénéficie de disques avant en option (présents sur notre modèle), et le capot se dote d'une fausse prise d'air qui la différencie aisément de la Giulietta (1300 cm³).

L'année 65 connaît aussi la naissance de la Porsche 911, et est la dernière année de production de la Giulia, année du modèle illustré ici. Aujourd'hui, elle peut être comparée aisément à la Porsche 912 qui revendiquait aussi 90 cv sur une boîte 5 Synchro identique, mais 10 années séparent leurs conceptions respectives; l'italienne incarne profondément la douceur des 50's, l'autre germanique illustrera la rigueur d'ingénieurs, et le dessin d'une nouvelle aire.

Le propriétaire actuel ici en photo en vacances l'année de son acquisition en 1973, voyage et travaille encore aujourd'hui avec cette même Giulia, appréciant tout autant le confort remarquable de ce modèle sur long trajet, que son esprit de conquête en conduite sportive dont la sonorité du moteur reste mémorable pour tous ceux l'ayant côtoyée.



ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1965 DE IL DOTTORE & LA SPECIALISTA

In 1954, Alfa Roméo inaugurated the Giulietta coupé model, designed by Bertone. Less that a year later, it was Pininfarina who was called in to conceive the convertible model here, a Spider 1300 Giulietta (Type 750 Di), claiming 65 HP, with a 4 speed gearbox. By 1956 the Veloce abandoned the Solex carburetors for a fine pair of Webers (the Porsche 911 will do exactly the same a decade later). This change gave the opportunity for Alfa Roméo to present a Giulietta Veloce monoplane at the famous 1000 Miglia race, unfortunately without success.

If general proportions were maintained, the car is 5 cm. longer, the doors were extended, the windscreen enhanced and the rear lights a bit more generous. An important modification is the 5 speed Porsche gearbox (Type 10103 and 10107 for the Veloce) which allowed the Giulietta to be even more Lyford compatible than she already was.

By 1963 the engine grew to 1600 cm³, developing a respectable 92 HP. The unique aesthetic modification is a discreet air intake added on top of the engine bonnet.

In 1965 when Porsche introduces the 911, this is also the last year of production for the Giulia. We can easily compare the Porsche 912 to the Alfa Giulia as the engines have nearly the same power (90 cv) with 4 cylinder, they share the same gearbox, and even financially today prices are comparable between a Spider Giulia and a very rare 912 soft Window. On current roads, the Italian one illustrates the dolce vita thanks to its original conception going back to the Fifties where the 912 exemplifies the brand's engineering priority during the Sixties.

The current owner, illustrated here in 1973, the year he acquired the car, is still working and travelling with the Giulia.