

GIULIA SPRINT SPECIALE

FRANCO'S FANTASTISKE TOSSERIER

Giulia Sprint Speciale er fuldblod i lommeformat. Baseret på standardteknik, men med en ekstremt vindglat, håndbygget specialkarosse, som en af Italiens fineste bildesignere stod bag. Og Danmarks eneste indregistrerede eksemplar får lov til at arbejde for føden


A

t dømme efter navnet kan man nemt tro, at en mand ved navn Franco Scaglione tjener til føden på en pænt høj post i mafiaen. Men Scaglione, der var rundet af en adelslægt fra Firenze, var en italiensk bildesigner af fineste karat og manden bag den spektakulære skabning, du ser på disse sider: Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale.

„Jeg har altid været meget fascineret af Scaglione, fordi han lader til at have været tilpas tosset“, fortæller Klaus R., der i efteråret 2018 hentede den røde Sprint Speciale hjem fra Italien. Han kører også flittigt i den: Få dage før MotorClassic's testtur kom han, hustruen og Sprint Speciale'n hjem fra en præcis 2.239 km lang ferietur gennem de norske fjelde, hvor bilen ikke bød på andre udfordringer end en utæt forrude.

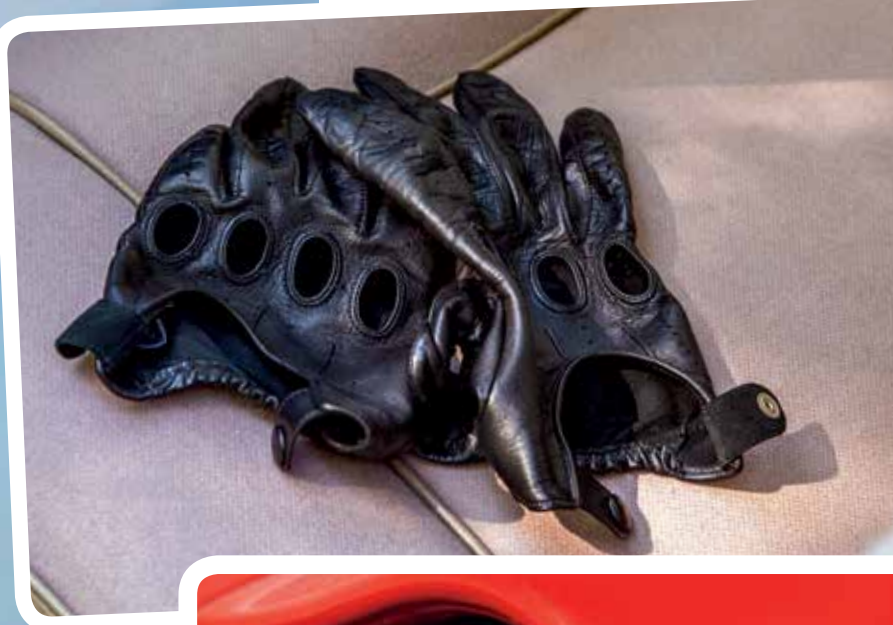
Fra mode til motorer

Inden da havde Klaus for en god ordens skyld varmet op med omkring 1.500 test-km for lige at sikre sig, at fuldblodet var hedt nok til en rejse mod det kolde nord. „Mine biler skal bruges“, fastslår han.

Lidt tosserier skal nu være den gode Franco Scaglione, der døde som 76-årig i 1993, vel undt, for han er bestemt ikke en hr. Hvem-som-helst i italiensk bildesigns

*Tekst & Foto: Peter Clausen
Artikel gengivet med tilladelse
fra FDM MotorClassic*

*KØREHANDSKER ER ET
MUST i sådan en vogn. Ikke
kun på grund af stilen –
men bakeskålen er så glat,
at de er nødvendige*



*DE FLESTE SPECIALKAR-
ROSSER har blandt andet
baglygter fra standardbiler.
Ikke her – Franco Scagli-
one lånte dem fra radiobi-
lterne i et italiensk tivoli ...*

*SUPERMODELLER PÅ STANDARD-
BILS-BASIS var i mange år en italiensk
paradedisciplin – det er Giulia Sprint
Speciale et af de fineste eksempler på*

*DE 180 FØRSTE GIULIA
SPRINT SPECIALE havde
stadig tromlebremser fortil
– avancerede Veloce-sager
med blandt andet 3-stem-
plede calipre*



glorværdige historie. Efter et mellemspill i modebranchen lige efter krigen – googler du Scaglione's navn, støder du blandt andet på nogle billeder af ham og hustruen Maria Luisa iført noget ganske flamboyant kluns – tog hans passion for bildesign over, og han søgte ind hos de kendte bilskræddere i Torino og omegn.

Her gjorde han først sine moderigtige designerhoser grønne hos Pininfarina. Men trods stor begejstring for Scaglione's uomtvistelige talenter kom der ikke noget ud af det, fordi Batista „Pinin“ Farina ikke ville lade de enkelte designere lægge navn til de biler, de kreerede for ham og hans firma.

I stedet blev Scaglione chefdesigner hos Bertone i 1951. Her var han med til at designe den første Giulietta Sprint fra 1954, ligesom han tegnede en lang række specialkarrosserier på blandt andet Abarth-, Fiat-, Alfa Romeo-, Jaguar- og Aston Martin-basis. Dertil kan vi tilføje



MED EN SÅ SMUKT SYNGENDE MOTOR er der ingen grund til radio, så den smukke dæklade med Bertone-logo er her stadig ...



... MEN BLIVER LYD-NIVEAUET alligevel for påtrængende, ligger løsnin-gen på problemet klar i askebægret!

OGSÅ EN STANDARD-GIULIA eller Giulietta er jo en fornøjelse at køre. Men det håndbyggede strømlinjekarrosseri giver den velkendte teknik en helt ny dimension





Nu 6 gange om året!

Tegn abonnement



MotorClassic er Danmarks bedste specialmagasin om klassiske biler.

MotorClassic udkommer seks gange om året med masser af artikler om klassiske biler og deres ejere. Læs reportager fra træf og arrangementer i hele verden, bilhistorie og tonsvis af tips og tricks, der gør livet og dagen med den klassiske bil til en fornøjelse.

Få MotorClassic hjem i postkassen

Prisen for et års abonnement (seks udgivelser) er 387 kr. Er du medlem af FDM, får du abonnementet til en særlig medlemspris: 290 kr. Det er en besparelse på 25%! Bestil dit abonnement på www.fdm.dk/motorclassic. Nærmere kan det ikke være!



COCKPITTET ER NATURLIGVIS i bedste klassiske italienske stil. Ved modelskiftet fra Giulietta til Giulia fik Sprint Speciale nyt instrumentbord

SIKKERHEDSTEKNOLOGI ANNO 1963: Kurvehåndtaget gør det muligt for forsædepassageren at holde sig bedre fast, når det går hejt til



ITALIENERNE PÅ SAMLEBÅND



Et helt arbejdsliv i bilbranchen sætter spor i sjælen, og efter eget udsagn har Klaus R. „altid leget med mærkelige biler“, ikke mindst italienske. Han kan ikke på stående fod svare på, hvor mange han har haft, men den første

ægte klassiker var en Lancia Fulvia 1.3, som ret hurtigt blev afløst af en Alfetta GT. Siden er det gået slag i slag, og vi afslører næppe for meget ved at skrive, at Sprint Speciale'n ikke er det eneste fuldblod i garagen hjemme hos Klaus.



GIULIA SPRINT SPECIALE 1963

Motor:

R4, 1.570 cm³, boring x slag 78,0 x 82,0 mm. Kompression 9,7:1. To kædetrukne, overliggende knastaksler, to ventiler pr. cylinder. To dobbelte Weber 40 DCOE horisontal-karburatorer. Motorblok og topstykke i aluminium (løse cylinderforinger). Vandkøling

Ydelse:

112 hk (DIN) ved 5.500 o/min, 132 Nm ved 4.200 o/min.

Transmission:

5-trins manuel gearkasse med fuldsynkronisering. Gulvgearstang

Opbygning:

Selvbærende karrosseri, motor på langs fortil, baghjulstræk

Dimensioner:

Længde 412 cm, bredde 166 cm, højde 128 cm, akselafstand 225 cm

Vægt:

Egenvægt (tør) 950 kg
Totalvægt 1185 kg

Hjulophæng:

Fortil triangellarme med skruefjedre og krængningsstabilisator, bagtil stiv aksel med langsgående reaktionsarme, triangel og skruefjedre. Teleskopstøddæmpere

Styretøj:

Snekke/rulle-styretøj

Hjul:

4,5x15" fælge, 155SR15 dæk

Bremser:

Tromlebremser for og bag, én kreds, ingen bremseforstærker

Præstationer:

Tophastighed: 200 km/t

Produktionstal:

1.400 stk. (Giulia Sprint Speciale 1963-66)
2.768 stk. (Alle Sprint Speciale 1959-66)

Priser:

Nypris 1963: ca. 100.000 kr.
Pris i dag: 750.000-1.200.000 kr.



BILEN BLEV TESTET med papirstrimler under kørsel, så man kunne se, om vinden gled fint hen over bilen

Arnolt-Bristol Spider, NSU Sport Prinz og de aerodynamiske stilstudier Alfa Romeo B.A.T. 5, 7 og 9.

Efter otte år og talrige designs forlod han det hæderkronede designfirma – hvor hans job blev overtaget af et ungt talent ved navn Giorgetto Giugiaro, men det er en anden historie. Og i de følgende år skabte Scaglione ikoner som den Porsche 356-baserede Porsche-Abarth Carrera GTL fra 1959, Lamborghinis første 350 GTV-prototype fra 1963, ATS 2500 GT fra 1964 og ikke mindst Alfa Romeo 33 Stradale fra 1967, der hyldes som en af de smukkeste gadebiler nogensinde.

Vindglat uden vindtunnel

Længe før afskeden med Bertone havde Scaglione slået stregerne til Sprint Speciale, der ved lanceringen ikke var en Giulia-, men en Giulietta-specialudgave og mest af alt en B.A.T. uden vinger. Den første

Giulietta Sprint Speciale-prototype stod på bilmessen i Torino i 1957, men to år gik, før produktionsudgaven blev vist for pressen den 24. juni 1959; meget passende på Monza-banen.

Bemærkelsesværdigt nok blev de ekstremt vindglatte former ikke til i en vindtunnel. Bilen blev simpelthen prøvekørt – hurtigt, naturligvis; det var jo i Italien – på offentlige veje med karrossen klistret ind i papirstrimler, der afslørede vindens vej omkring de smækre former. Det virkede: I 20 år var Sprint Speciale den hidtil mest aerodynamiske serieproducerede bil, og cw-værdien på 0,28 er helt på niveau med moderne bilers.

Giulietta Sprint donerede det meste af teknikken. Den blot 1.290 cm³ store 4-cylindrede aluminiumsmotor med to overliggende knastaksler fik dog lidt højere kompression, og med to dobbelte 40 mm Weber-karburatorer sparkede den



Franco's B.A.T.-mobiler



B.A.T. 9 FRA 1955 var det sidste af Scaglione's tre aerodynamiske stilstudier. Slægtskabet med Sprint Speciale er tydeligt, ikke?

B.A.T. står for „Berlinetta Aerodinamica Technica“, og forkortelsen dækker over tre Bertone-konceptbiler på Alfa Romeo-basis, der skulle udforske aerodynamikkens muligheder og samtidig understrege Bertone's høje ambitioner som design- og karrosserifirma i efterkrigsårene. Alle tre blev tegnet af Franco Scaglione, og den første, B.A.T. 5, blev vist i 1953. Den var klart inspireret af 50'ernes enorme fascination af flyvning

og rumfart, der blev endnu mere synlig på den voldsomt bevingede B.A.T. 7 fra 1954. B.A.T. 9 fra 1955 er noget mere afdæmpet; til gengæld rummer den mange af de stilelementer, som også prægede Sprint Speciale, der så dagens lys som prototype to år senere.

Læs hele historien om B.A.T.-mobilerne i MotorClassic nr. 9, som du kan bestille på www.fdm.dk/motorclassic



BENZINPÅFYLDNINGEN gemmer sig i bagagerummet. Tanken sluger i øvrigt 80 liter højoktan

100 solide DIN-hk af sig mod 80 hk i en standard-Sprint og 90 i Veloce-varianten. Det var rigeligt til en vægt på blot 860 kg: Nogle få biler var helt i aluminium, men de fleste SS'ere havde stålkarrosse med aludøre og -klapper.

Takket være den lave luftmodstand skød Giulietta Sprint Speciale op mod 200 km/t, og 1.366 blev håndbygget, inden Giulietta-familiens officielle afløser, Giulia, så dagens lys i 1962. Men Franco Scaglione's spektakulære strømlinjekarrosse overlevede nogle år endnu, for på Genève-udstillingen i marts 1963 blev Giulia Sprint Speciale holdt over dåben.

Udvendigt var der næsten ingen forskel, men instrumentbordet var nyt, der var skivebremses ved forhjulene, og under hjelmen lå en 1,6-liters motor med 112 DIN-hk fra Giulia Sprint GT Veloce. Hvilket fører os frem til Klaus og hans røde eksemplar fra netop 1963, der er den eneste

Sprint Speciale på danske plader. Klaus kender ganske vist til en i Jylland, men den har aldrig været dansk registreret og har ikke kørt i årtier.

Dyrere end en E-type

Klaus' bil er registreret den 6. juni 1963 og er dermed en af de tidligste af de i alt 1.400 Giulia SS'ere, der blev fremstillet frem til 1966. Pudsigt nok har den tromlebremses fortill: „Det har de første godt 180 eksemplarer. Alfa Romeo havde tydeligvis et

DER ER BÅDE HORN- OG OVERHALINGSGLYS-KONTAKT i ratcentrum, så du med ét tryk kan du skræmme folk væk med lys og lyd på én gang



restlager, der lige skulle bruges først. Det er jo italienerne, vi snakker om“, siger Klaus.

Han er bilmand til fingerspidserne og har ejet utallige klassiske italienske biler. Men Sprint Speciale-karrossens lige så ekstreme som elegante og bedårende smukke linjer har længe haft en meget høj stjerne hos ham, og dybest set var det vel kun et spørgsmål om tid, før der havnede sådan en i hans garage.

„I mindst fem år har jeg kigget langt efter de biler nede i Padova (på klassikermessen

Auto e Moto d'Epoca, red.), hvor jeg kommer hvert år. Egentlig havde jeg lovet min kone, at jeg ikke ville lave flere dumheder dernede. Men pludselig stod denne her der, og ejeren var ovenikøbet til at tale med.“

Bilen er med fuld historie lige fra første dag, og den blev nænsomt, men gennemgribende og håndværksmæssigt korrekt renoveret for 14 år siden. Naturligvis med fuld dokumentation, hvor det blandt andet fremgår, at ejeren ønskede at bevare den originale loftsbeklædning inklusive solskærmene.

Det kostede i øvrigt 18.000 kr. i afgift at få nummerplader på den. I 60'erne var den danske Alfa Romeo-import yderst sporadisk,

så der fandtes ikke en officiel dansk nypris at gå ud fra. SKAT satte den derfor til 100.000 kr. med udgangspunkt i en gammel engelsk annonce, der afslørede, at en Sprint Speciale derovre var noget dyrere end en lukket Jaguar E-type, som herhjemme stod til 81.078 kr. i 1963. Håndbygget italiensk fuldblod har som bekendt altid haft en pris.

Skør og skøn

Men håndbygget italiensk fuldblod skal jo også køres, og det er en rislende fornøjelse at glide ned i den 128 cm lave coupé og ind bag det tre-egede bakelitrat. Tre runde hovedinstrumenter stirrer dig lige i øjnene,

og når du drejer nøglen yderst til venstre på det lakerede metalpanel, springer den 1,6-liters „Nord“-motor i gang med sin stadig lige uforlignelige, italienske snerren.

Ovre i passagersædet snakker perfektionisten Klaus om tikkende ventiler, slidt syncromesh, en træt styrekugle og diverse andre skavanker, som hans faste mekaniker hos Skallebølle Auto på Fyn snart skal tage sig af. Alt det mærker MotorClassic dog ikke meget til, da Sprint Speciale'n fyres af på nogle passende øde sjællandske veje. „Konstruktionen er enormt stiv. Hejser du den op på et enkelt hjul, åbner og lukker dørene uden problemer – gjorde jeg det samme med min gamle Giulia Spider fra

I SIN TID TESTEDE SCAGLIONE BILEN uden viskere, og da de blev monteret, var en ekstra lille vindskærm påkrævet for at holde dem på plads!



HÆKKEN, DER SPIDSER TIL, har en del af æren for den fornemme aerodynamik. Og den gør bestemt ikke bilen grimmere!

1962, fik jeg aldrig dørene op igen“, fastslår Klaus.

Det mærkes, og det gør den lave vægt også. Sprint Speciale'n er stram og fast og levende: Den er også forbavsende rap i optrækket, og lyden, et skarpt styretøj og et kontant gearskifte gør det til en fornøjelse at danse gennem kurverne med den. Galmandsværk? Tosserier? Måske; i hvert fald kunne kun italienerne finde på at forvandle en relativt fredsommelig sportssedan til sådan en mini-fuldblods racer. Men resultatet er stærkt vanedannende – så jo, ham den småskøre Scaglione havde tydeligvis gang i noget. ■

1600-MOTOREN med to knastaksler og dobbelte Weber-karburatorer er Alfa Romeo-standardvare, men den skrappeste af slagsen fra Veloce-varianten af Bertone-coupeén

HER SIDDER EN STOR DEL AF BILENS VÆRDI: Den nummererede Sprint Speciale-indsugning i magnesium er en hellig gral i Alfa-kredse

