

Via Giulia

Dedicato a Ignazio Giunti

di Franco Carmignani

All'Alfa Romeo Giulia è legato uno dei periodi più brillanti della storia del Biscione. Presentata nella primavera 1962 sulla pista di Monza, padrini Giancarlo Baghetti e Lorenzo Bandini, all'epoca piloti Ferrari F1, la Berlina 1600 TI ha inaugurato un'epoca indimenticabile in termini di produzione e accesso alla clientela, e ovviamente nelle corse. Rispetto alla Giulietta, dalla quale ha ripreso il bacino d'utenza, lanciata inizialmente con il modello Sprint, la Giulia nasce dapprima come berlina, poi come GT, che oggi è il sogno di moltissimi appassionati, Cabriolet e Spider, coinvolgendo tutti i grandi carrozzieri italiani dell'epoca, da Bertone (GT) a Pininfarina, da Touring (cabriolet) a Zagato con il suo coupé e il remake 1600 Gran Sport Quattroruote Realizzata da Bertone, che aveva firmato la Sprint, la Giulia Sprint GT presenta un equilibrio di forme molto equilibrato e pulito. Il motore è il quattro cilindri in linea con monoblocco e testa in lega leggera e distribuzione bialbero in testa. Alimentato con due carburatori doppio corpo Weber ha una potenza iniziale di 103 CV a 6.000 giri/min. I freni sono a disco sulle quattro ruote, pneumatici 155 x 15, velocità massima 185 km/h. Però il prezzo di listino è di molto superiore a quello della Giulia e frena gli entusiasmi. Ci pensa invece la GT JUNIOR 1300, che nel 1966, l'anno del lancio, costa 1.695.000 Lire, rispetto al 1.499.500 Lire della Berlina 1300 TI. L'offerta è particolarmente gradita sul mercato, che in dieci anni, fino al 1976 termine della produzione, assorbirà 92.053 GT Junior.

Alfisti Doc

Ma sì, Franco Angelini! il "mago" della Circonvallazione Gianicolense, le imbattibili Giulia GTA biancorosse, Ignazio Giunti... Bingo! Vittorio Tusini Cottafavi, il proprietario di questa GT Junior blu è il nipote (figlio della sorella) del grande "Gnazio" che nella seconda metà degli anni sessanta proprio al volante della Giulia GTA, di Angelini, del Jolly Club o della macchina ufficiale Autodelta, conquistò la fama di asso imbattibile nelle tiratissime gare del turismo dell'epoca, in Italia e all'estero. Dalla GTA Giunti spiccò il volo per la fase più importante della sua carriera professionistica, quella con le Alfa Romeo 33, con le quali fu protagonista di tante spettacolari prestazioni - Nürburgring, Targa Florio, Mugello, Imola, Le Mans, ecc. - formando assieme al "gemello" Nanni Galli l'equipaggio di punta della forte squadra piloti dell'Autodelta. Il passo successivo per Ignazio fu l'ingresso in Ferrari, voluto dal Drake in persona, che del ragazzo romano apprezzava non solo il talento di guida ma anche il tratto signorile e il modo di fare di persona pulita e perbene. Divenne la grande speranza della Scuderia di Maranello subito a suo agio con la nuova sport-prototipo 512, con la quale ottenne le uniche due vittorie della stagione tra le sport-prototipi, e in F1, con un eccellente quarto posto a Spa al debutto assoluto in monoposto e altre prestazioni molto belle

VITESSE OBLIGE

Il pregevole esemplare del nostro servizio è una GT Junior del 1973, che si distingue tra l'altro per i gruppi ottici inferiori allungati di forma rettangolare posizionati sotto il faro, e gli indicatori laterali di forma circolare, mentre mantiene un solo listello cromato nella mezzeria della calandra. Il colore non è rosso, come vorrebbe un legame Alfa ancora più stretto, ma blu pastello, peraltro molto elegante e con un suo particolare fascino, oltre a testimoniare l'ottimo stato di conservazione della vettura. E' una macchina che, molto ben guidata dal suo proprietario (e diremo subito il perché), è spesso e volentieri la più veloce nelle uscite del Vitesse Oblige, un gruppo spontaneo formato da una cinquantina di amici della "Roma-bene", con tante macchine molto più potenti della GT Junior. Il proprietario-pilota se l'è voluta regalare per il suo sessantesimo compleanno, nel 2013. Alla soglia dei quarant'anni di vita la vettura è stata sottoposta a un accurato refreshing di carrozzeria e di meccanica. In questo caso, Noblesse Oblige, gli interventi sono stati affidati prima alle sapienti mani di Paolo Bergia a Pinerolo, poi a quelle di Daniele Milla, della nota famiglia di piloti e preparatori con officina nei pressi di Vallelunga, con il coinvolgimento per la messa a punto nientemeno che di Giovanni D'Annibale, cresciuto sotto la guida di Franco Angelini e divenuto presto suo braccio destro.

anche se sfortunate. Aveva un futuro radioso Ignazio, forse anche da campione del mondo, che purtroppo non si realizzò per l'assurdo incidente di Buenos Aires il 10 gennaio 1971. Vittorio Tusini Cottafavi, che all'epoca non aveva ancora diciotto anni, ha voluto dedicare

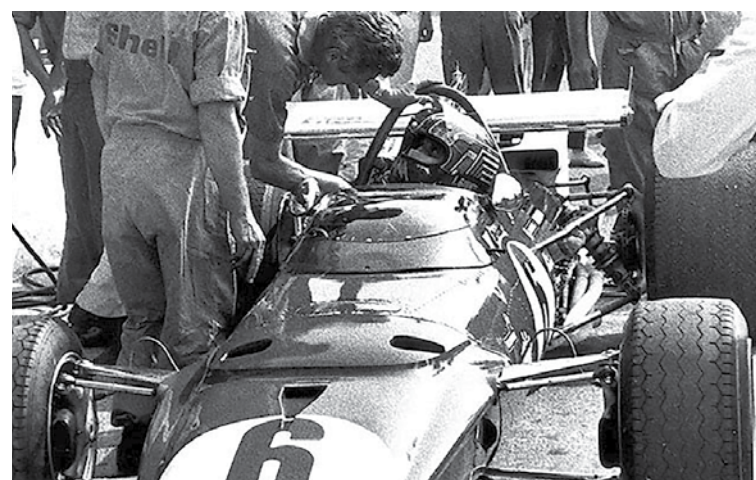
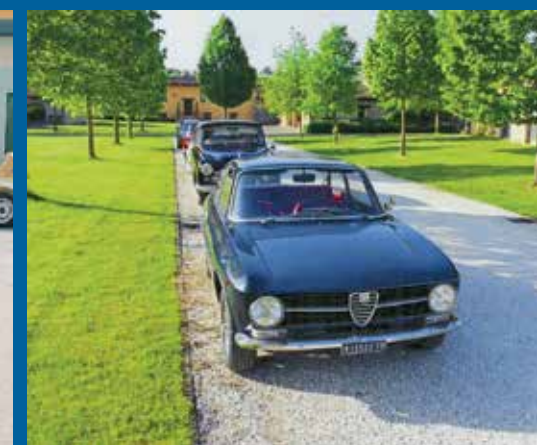
al grande e sfortunato zio-campione un'appassionata e appassionante biografia: "Ignazio Giunti. Un pilota, un'epoca", dove approfondisce il carattere e la figura dell'uomo e le sue imprese sportive, offrendo anche un affascinante spaccato di quell'epoca

delle corse ormai leggendaria. Quando è al volante della sua Alfa GT Junior blu Vittorio, oltre a mostrare le doti velocistiche della sua stirpe "corsaiola", prova un'emozione particolare, quella di vivere sensazioni di guida e avere dinanzi a sé un

cruscotto e un cofano uguali a quelli delle spettacolari evoluzioni di suo zio, il funambolico "Reuccio di Vallelunga"! ▀



L'Alfa Romeo GT Junior di Vittorio Tusini Cottafavi, che vediamo (sulla destra) a Vallelunga in occasione del riposizionamento del busto dello zio Ignazio Giunti, al quale ha dedicato recentemente un'appassionata biografia, è un modello del 1973, che si distingue tra l'altro per i gruppi ottici inferiori di forma rettangolare



epocAuto



epocAuto



Da sinistra. Giunti al top della carriera con il coronamento del sogno di diventare pilota Ferrari e di correre in F1, nelle foto il campione romano durante una pausa delle prove della 512S con Arturo Merzario (prima foto) e al volante della 312B con la quale esordì al Gran Premio del Belgio sul difficile circuito di Spa Francorchamps piazzandosi quarto (seconda foto). Il "Re di Vallelunga", ecco come Ignazio Giunti guidava l'Alfa Romeo Giulia GTA biancorossa del "mago" Franco Angelini sulla pista di casa, ma anche su tutti gli altri circuiti italiani e d'Europa, mandando in visibilo gli spettatori in tribuna e in crisi gli avversari in pista.