

Alfa Romeo Alfetta 1.6/1.8 L



De Alfetta is een goede investering: duurzame konstruktie.

De Alfetta is met haar duurzame konstruktie een goede investering. Zowel de motor, het mechanische gedeelte, als de carosserie, zijn gekonstrueerd op basis van duurzaamheid. Haar kracht vloeit voort uit een perfecte belijning en de kwaliteit van de verwerkte materialen. Het maximum toerental van de Alfetta is 5.300 toeren per minuut. De motor loopt daarbij rustig.

Bij een snelheid van 120 km per uur draait de motor 3.800 toeren per minuut.

Bij deze snelheid verbruikt de Alfetta slechts de helft van haar totale capaciteit: de resterende onbenutte energie wordt echter niet verspild, maar aangewend voor veiligheidsreserve. Motoren van dit kaliber zijn nooit overbelast en gaan jaren mee.





Het is moeilijk om een auto te vinden, die bij gelijkblijvende snelheid en dezelfde cylinderinhoud minder verbruikt dan de Alfetta.

De Alfetta 1.6 verbruikt bij 90 km/uur slechts 7,8 liter over de honderd kilometer en 10,3 bij 120 km/uur (de Alfetta 1.8 respectievelijk 7,5 en 9,5). Om tot deze resultaten te komen was een serie van uitgekiende ontwerpen nodig.

Vormgeving / belijning. De motorkap loopt spits toe, het achtereinde is hoog en afgeknot opdat zich geen remmende luchtwervelingen kunnen vormen, hierdoor wordt de aerodynamische kracht verhoogd met een adimensionaal luchtweerstandscoefficient van 0.42 dat een van de hoogste waarden betekent bij een Sedan.

De vijfde versnelling. Bij de Alfetta is de vijfde versnelling een werke-

lijke versnelling, met werkelijke acceleratie-capaciteiten, maar óók een besparings-element.

Hij verlaagt het toerental van de motor met ongeveer 1.000 toeren met een brandstof besparing van ongeveer 20 % bij 120 km per uur.

Carburatie. Het gebruik van 2 dubbele carburateurs, is een Alfa Romeo-voordeel. Hieraan dankt zij zowel de directe snelle start, als het zuinige verbruik.

Verbranding. In de Alfetta-motor zijn de inlaatkanalen zodanig uitgekiend, dat elk verlies wordt vermeden.

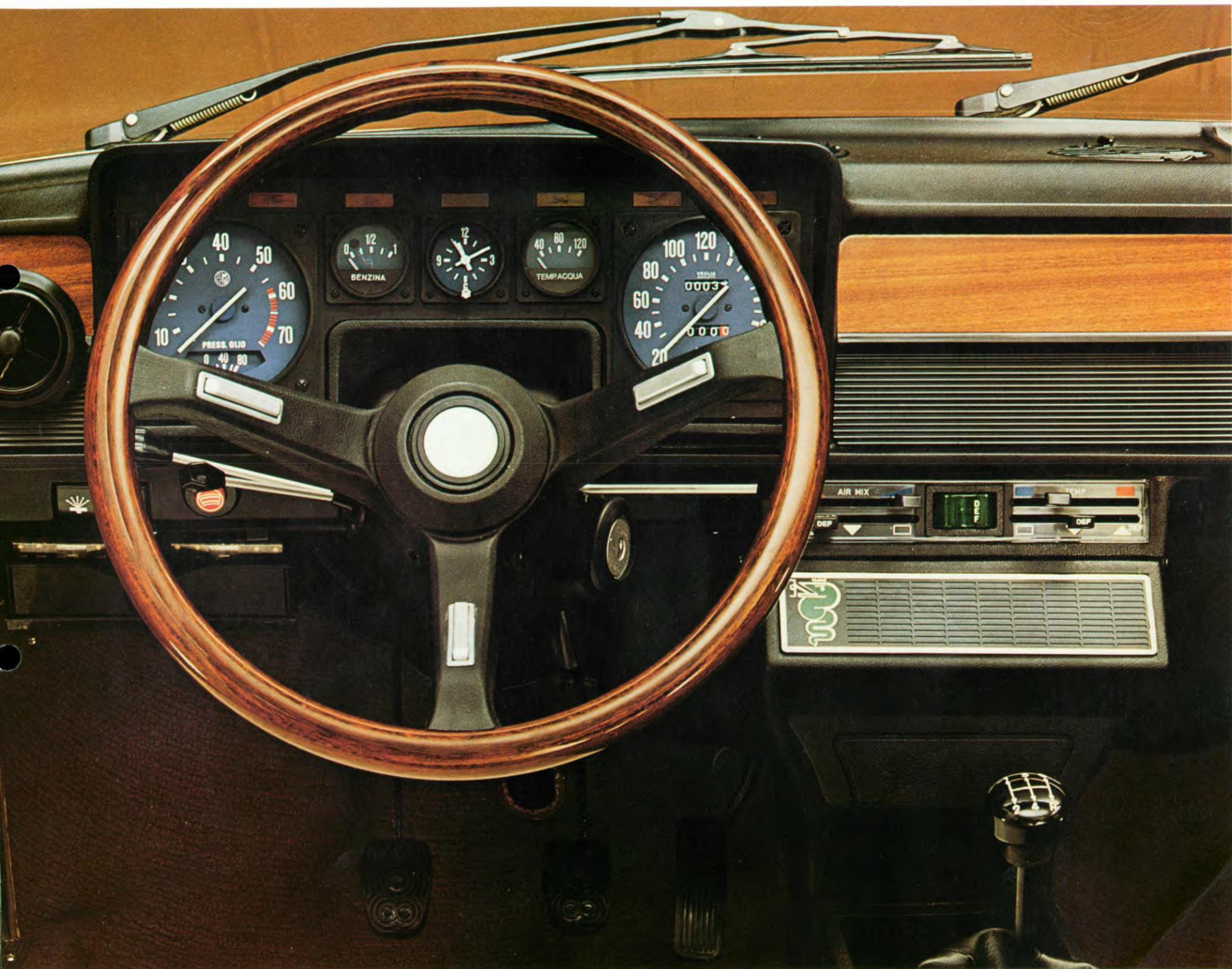
De ontsteking is direkt en de verbranding totaal, omdat de verbran-

dingskamer hemisferisch is en de bougies in het midden zijn geplaatst.

Eenvoudig en zuinig in het onderhoud

Voor de Alfetta geldt hetzelfde als voor alle Alfa Romeo's, nl. dat de onderhoudskosten dikwijls minder, of in ieder geval gelijk zijn aan die van soortgelijke modellen van de concurrentie.

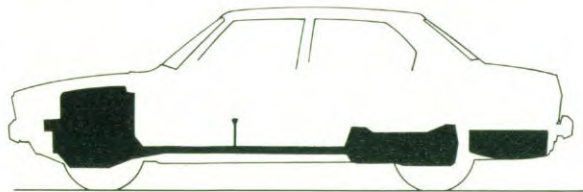
De onderdelen voor de meestvoorkomende onderhoudsbeurten liggen binnen handbereik van iedere goede monteur. De perfectie van het ontwerp heeft er toe geleid dat de smeerbeurten praktisch te verwaarlozen zijn. De olie ververst men slechts iedere 10.000 km.



Een perfectie evenwichts- verdeling: 50% voor 50% achter.

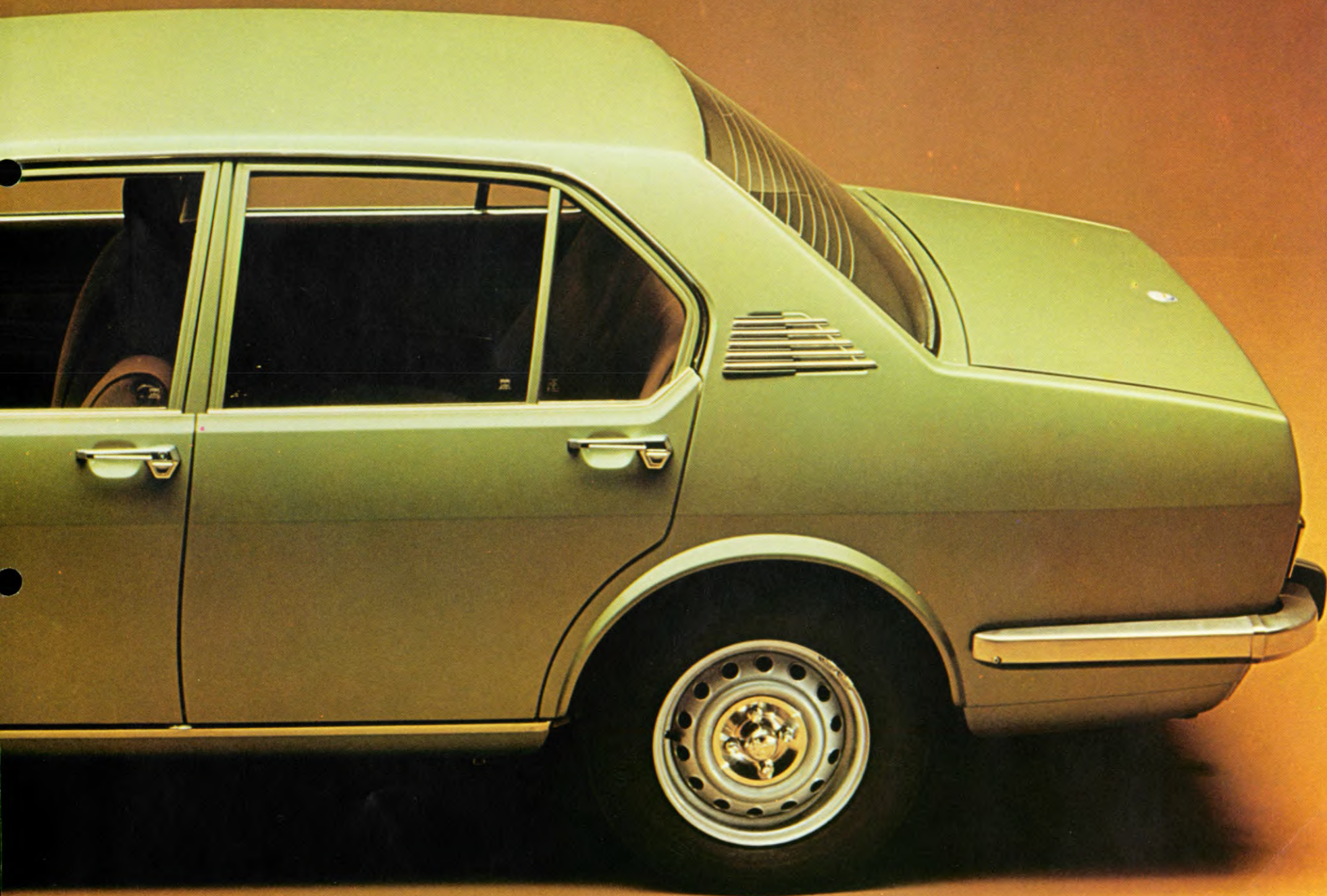
De wegligging is een van de essentiële veiligheidselementen van de Alfa Romeo. De Alfetta wordt gekenmerkt door een uitgebalanceerde gewichtsverdeling: bestudeerd en gerealiseerd om de beste condities voor wegligging en comfort te verkrijgen, onafhankelijk van het te vervoeren gewicht.

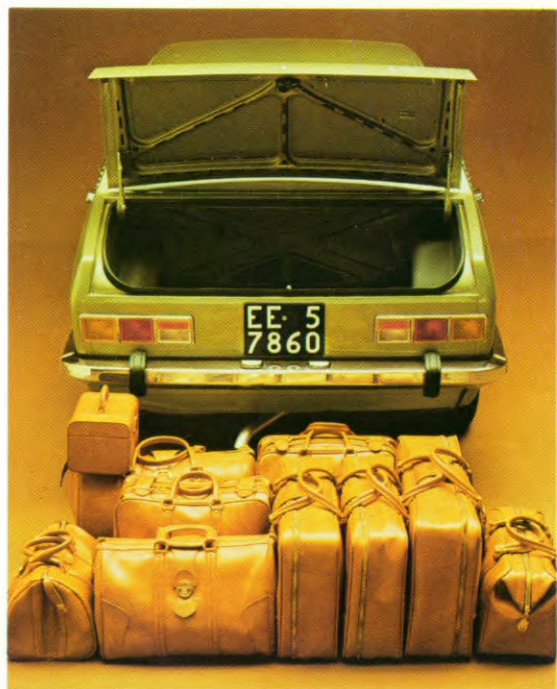
Versnellingsbak en koppeling zijn daarom van het voorste - naar het achterste gedeelte van de wagen verplaatst, dit om de aangedreven wielen een betere greep op de weg te geven.



Door deze ingreep werd tevens een vermindering van de belasting op de achterwielen gerealiseerd, die een lichtere besturing tot gevolg had, hetgeen in het bijzonder in het stadsverkeer en bij parkeer-manoeuvres tot uitdrukking komt.







De sportieve ervaring met de veiligheid van een serie-wagen!

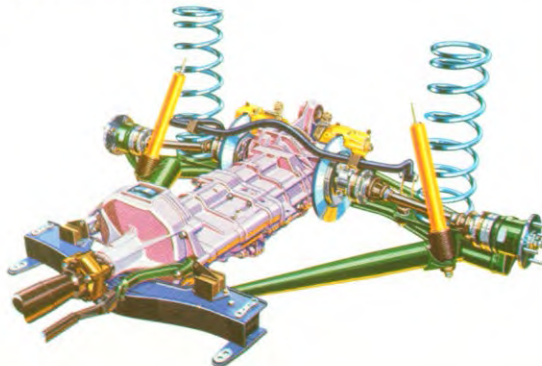


Bij de Alfetta heeft de Alfa Romeo aan de serie-productie enige bijzonderheden toegevoegd, die tot op dat moment exclusief bestemd waren voor de race-wagens, t.w. uitgebalanceerd gewicht en Dion-as.

De beste achterwiel-geometrie is die, waarbij de wielen gedwongen worden loodrecht op het wegdek te blijven, zowel bij rechthout rijden als bij bochten.

Een feit is dat de veiligheid het best gewaarborgd wordt door een zo groot mogelijk steunvlak tussen band en wegdek, een feit is óók dat de breedte van de oppervlakken, in het bijzonder sedert de toepassing van radiaal-banden, steeds meer toeneemt.

Juist om die redenen is als achterwielophanging voor de nieuwe Alfetta de Dion-as gekozen, die bovendien het voordeel biedt het onafgeveerde gewicht omlaag te brengen, waardoor het hinderlijke opspringen van de wielen zoveel mogelijk wordt geëlimineerd



De aldus lichter geworden wielen komen sneller en soepeler in hun oorspronkelijke stand terug.

Maar er zijn nog andere elementen nodig om de veiligheid van- en het vertrouwen in de Alfetta te verhogen.

□ De start-capaciteit: De Alfetta 1.8 L bereikt vanuit stilstand in 31,8 seconden de kilometer, maar de kracht van de Alfetta is ook bij normale kruissnelheden bruikbaar in de vorm van reservekracht voor een flitsende acceleratie.

□ De remmen zijn die van het klassieke Alfa Romeo-type met een dubbel gescheiden circuit, vacuum bekrachtiger, 4 schijfremmen met een remkracht-modulator op de achterwielen.

□ Het verstelbare stuur is kelkvormig en-evenals het dashboard-bekleed met schokabsorberend materiaal met het oog op eventuele aanrijding.

□ De bedieningsorganen bevinden zich alle letterlijk binnen handbereik, zodat men bij het rijden beide handen aan het stuur kan houden.

□ De controlelampjes zijn in één enkel blok opgenomen. Ook de verwarmings- c.q. luchttoevoerbieding is verlicht.

□ Het horizontale zicht op de weg bereikt 90 % van het gezichtsveld.

□ De 4 halogeen lampen zijn van de meest moderne uitvoering (en dubbel regelbaar).





Het comfort van de Alfetta: gestabiliseerde versnelling, geruisloosheid, ruimte, regelbare temperatuur.

Een uitzonderlijk resultaat voor een temperamentvolle en beslist sportieve Sedan, is het gemakkelijke zitten en het uitgerust aankomen op de plaats van bestemming. Het comfort is niet alleen een kwestie van nauwkeurigheid en materiaalverwerking, maar vindt voor alles zijn ontstaan



in de stabiliteit ook bij hoge snelheden door het ontbreken van trillingen en deiningen en door volkomen geruisloosheid.

□ Deze schijnbare tegenstrijdigheid met betrekking tot de sportiviteit is te danken aan de complete afscheiding motor/passagiersgedeelte en aan de bekleding van de cabine met geluiddempend materiaal.

□ Het comfort is ruimte: In de Alfetta beschikken de voorpassagiers over een ruimte van 1,37 m. Achter is die ruimte mogelijk nog groter. De ruimte vindt men ook terug in de bagage-ruimte, die een oppervlak van 600 dm³ bereikt.

□ Het ventilatie/verwarmingssysteem is nieuw en heeft dubbele en onafhankelijke bedieningsmogelijkheid, zodat de bestuurder en de passagiers ieder op eigen manier de juiste temperatuur kunnen regelen. Koude of warme lucht in alle richtingen verstelbaar.

□ De voorstoelen zijn anatomisch corrigerend, voorzien van dubbel-verstelbare hoofdsteunen en de rugleuning is eveneens regelbaar.

□ Het stuur is in hoogte verstelbaar met een speling tot 8 cm. De besturing is heel licht en precies.

De Alfa wint, óók met serie-wagens!

De Alfa heeft met de 33 SC 12 het wereldkampioenschap sport 1977 gewonnen. Maar zij neemt jaarlijks deel met al haar modellen aan honderden races, zowel op de weg als op circuits.

Uit de succesvolle resultaten van deze deelnames worden slechts enkele van de belangrijkste overwinningen aangehaald.

In 5 wereldkampioenschappen, 7 Europese Touristische, 11 Mille Miglia, 10 Targa Florio, 7 Coupe du Roi van Francorchamps, een honderd Grand Prix's.

Door de sportieve successen, de

gerijpte ervaring bij de races op basis van de niet te evenaren mechanische kwaliteit, waardoor de serie-productie Alfa Romeo over de gehele wereld werd gewaardeerd.

In de sportieve competities, zowel met prototypes als met wagens afkomstig uit de serie-productie (zoals de Alfetta GT rally) moeten de auto's honderdduizenden kilometers afleggen onder de meest erbarmelijke omstandigheden, om alle componenten die aan de duurzaamheid en de veiligheid bijdragen op de proef te stellen.





Technische gegevens

Alfetta 16 Alfetta 18 L

Aantal cylinders	4 in lijn	4 in lijn
Boring	78 mm	80 mm
Slag	82 mm	88,5 mm
Cylinderinhoud	1570 cc	1779 cc
Vermogen kw/rad/sec	79,4/586	86,7/554,7
(Vermogen PK Din/omw/1')	(108/5600)	(118/5300)
Koppel Nm/rad/sec	142,2/450	166,8/460,5
(Koppel kgm/Din omw/1')	(14,5/4300)	(17/4400)
Wielbasis	2510 mm	2510 mm
Spoorbreedte voor	1360 mm	1360 mm
Spoorbreedte achter	1358 mm	1350 mm
Max lengte	4240 mm	4280 mm
Max. breedte	1620 mm	1620 mm
Max. hoogte (onbelast)	1430 mm	1430 mm
Rijklair gewicht	1040 Kg	1060 Kg
Max. snelheid	175 Km/u	180 Km/u
Banden	165 SR 14	165 SR 14
Aantal zitplaatsen	5	5
Elektrische installatie	12 Volt	12 Volt
Inhoud benzinetank	49 l.	49 l.

Aandrijvingsgedeelte

Type: 4 cylinders in lijn; vooraan in lengterichting, opgehangen in 3 steunen, 2 zijwaardse steunen in rubber bussen en aan de achterzijde gesteund door een open steun waar de aandrijfstang doorheen loopt.

Cylinderkop van lichtmetaal met gegoten klepzittingen, motorblok van lichtmetaal met natte verwisselbare cilindervoeringen. Halfronde verbrandingskamers met centraal geplaatste bougie. 5 maal gelagerde krukas met lagerschalen van een koper/lood/tin/indium legering met torsiedemper.

Brandstof toevoer

Twee gesynchroniseerde dubbele horizontale carburateurs. De in- en uitlaatkanalen zijn zodanig gerealiseerd dat een maximaal

profiel wordt getrokken uit de wervelingen van de gasstromen. Droog luchtfilter met dynamische luchtinlaat en zomer en winter stand.

Distributie

In V-stand geplaatste kopkleppen, die door 2 bovenliggende nokkenassen, via klepstoters in oliebad, rechtstreeks worden bediend. Natrium gekoelde uitlaatkleppen.

Smering

De carterpan is van lichtmetaal en van veel koelvinnen voorzien en ligt binnen de lijn van de voorwielen.

Koelsysteem

De koelvloeistof in het gesloten koelsysteem bevat antivries en de circulatie geschiedt door middel van een centrifugaal pomp die aangedreven wordt door een V-riem. Elektrisch aangedreven ventilator. Een thermoelektrische schakelaar schakelt de ventilator in wanneer de temperatuur van de koelvloeistof bij de ingang van de radiator boven de 92 graden C komt en schakelt hem weer uit wanneer de temperatuur onder de 82 graden C gedaald is. Een bij de uitgang van de cilinderkop geplaatste thermostaat regelt de hoeveelheid van de warme of koude vloeistoftoevoer, zodat het opwarmen binnen de kortst mogelijke tijd gebeurt en de motor op de juiste temperatuur blijft.

Elektrische installatie

Wisselstroomdynamo 540 Watt.

Ontsteking

Golden Lodge Spica bougies.

Transmissie as

Samengesteld uit 2 stalen buisvormige delen met elkaar verbonden door middel van een flexibele koppeling. De as is

geplaatst tussen de motor en de achterin geplaatste delen: vliegwiel - koppeling - versnelling - differentieel, door middel van nog 2 koppelingen. Doordat deze oplossing werd gebruikt, is de transmissie as altijd verbonden met de krukas.

Koppeling

Hydraulisch bediende enkelvoudige droge plaatkoppeling met progressieve diafragmaveer.

Versnellingsbak

Handbediende versnellingsbak met 5 versnellingen + achteruit en molybdeen synchromesh ringen. De versnellingspook is gemonteerd in de middenconsole.

Voorwielophanging

Onafhankelijke voorwielophanging met trapezegeleiding en verstelbare camber.

Het verende element bestaat uit in lengterichting gemonteerde torsiestaven, die aan de voorzijde aan de onderste dwarsarmen en aan de achterzijde aan een T-stuk zijn verbonden, dat dwars onder de wagen is gemonteerd, zodat veerbewegingen hierdoor worden geabsorbeerd zonder ze aan carrosserie door te geven. Hydraulische telescopschokbrekers. Stabilisatorstang.

Achterwielophanging

De Dion achteras, uitgevoerd met buisvormige langsgeluiders in een driehoek gekonstrueerd en aan de voorzijde verend opgehangen aan een dwarsstuk van de carrosserie. De dwarsgeleiding van de achterbrug is gerealiseerd door middel van het parallelogram van Watt, dat op de brug zijn draaipunt heeft. De beide stangen

van dit parallelogram van Watt zijn aan de carrosserie scharnierend bevestigd en reageren zowel op druk- als trekbewegingen. Hydraulische telescopschokbrekers. Stabilisatorstang.

Stuurinrichting

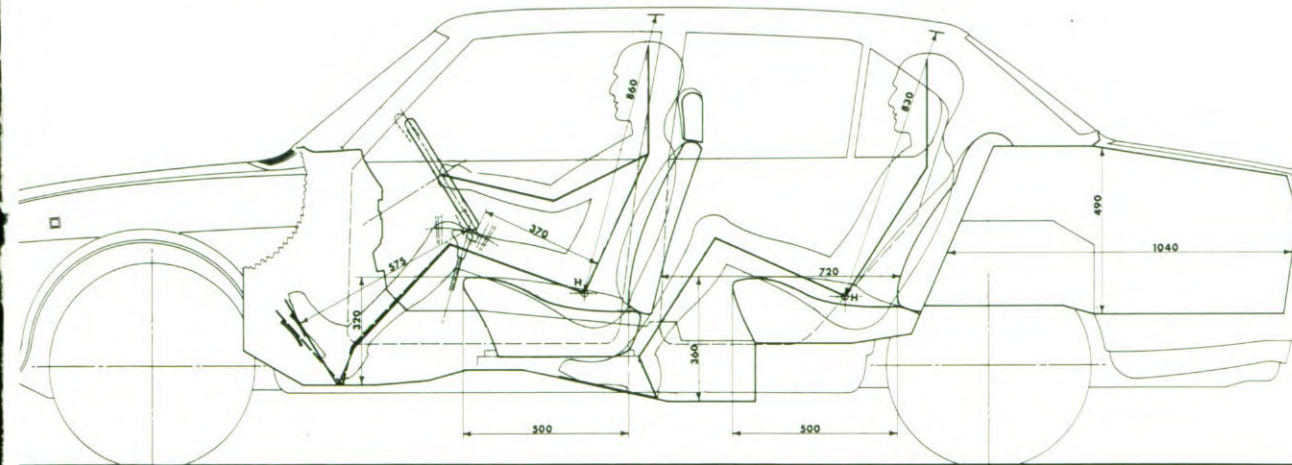
Stuurwiel met verzonken naaf. Verstelbare stuurkolom bestaande uit 3 delen die door cardanische koppelingen met elkaar verbonden zijn. Trappeloos verstelbaar over een afstand van 80 mm. Het stuurhuis is ver naar achteren geplaatst.

Remmen

4 schijfremmen; gescheiden remcircuits met vacuüm rembekrachtiger en remkrachtverdeler die werkt op de achterwielbelasting.

Parkeerrem mechanisch; bedient dezelfde achterremblokken als de voetrem.

De interieurmatten zijn het resultaat van een diepgaand onderzoek, waarbij rekening is gehouden met bewegingen van het menselijk lichaam bij een onverwachte manoeuvre van de auto.



Gegevens, beschrijvingen en illustraties zijn vrijblijvend en de produkten kunnen tevens afwijkende eigenschappen vertonen om konstruktieve redenen. Alfa Romeo behoudt zich het recht voor wijzigingen aan haar produkten aan te brengen. Enkele toebehoren, beschreven in deze brochure, zijn extra. Voor een compleet overzicht hiervan, zie de prijslijst. Realizzazione CBC - Printed in Italy. Alfieri & Lacroix - Settimo Milanese 793 1001

