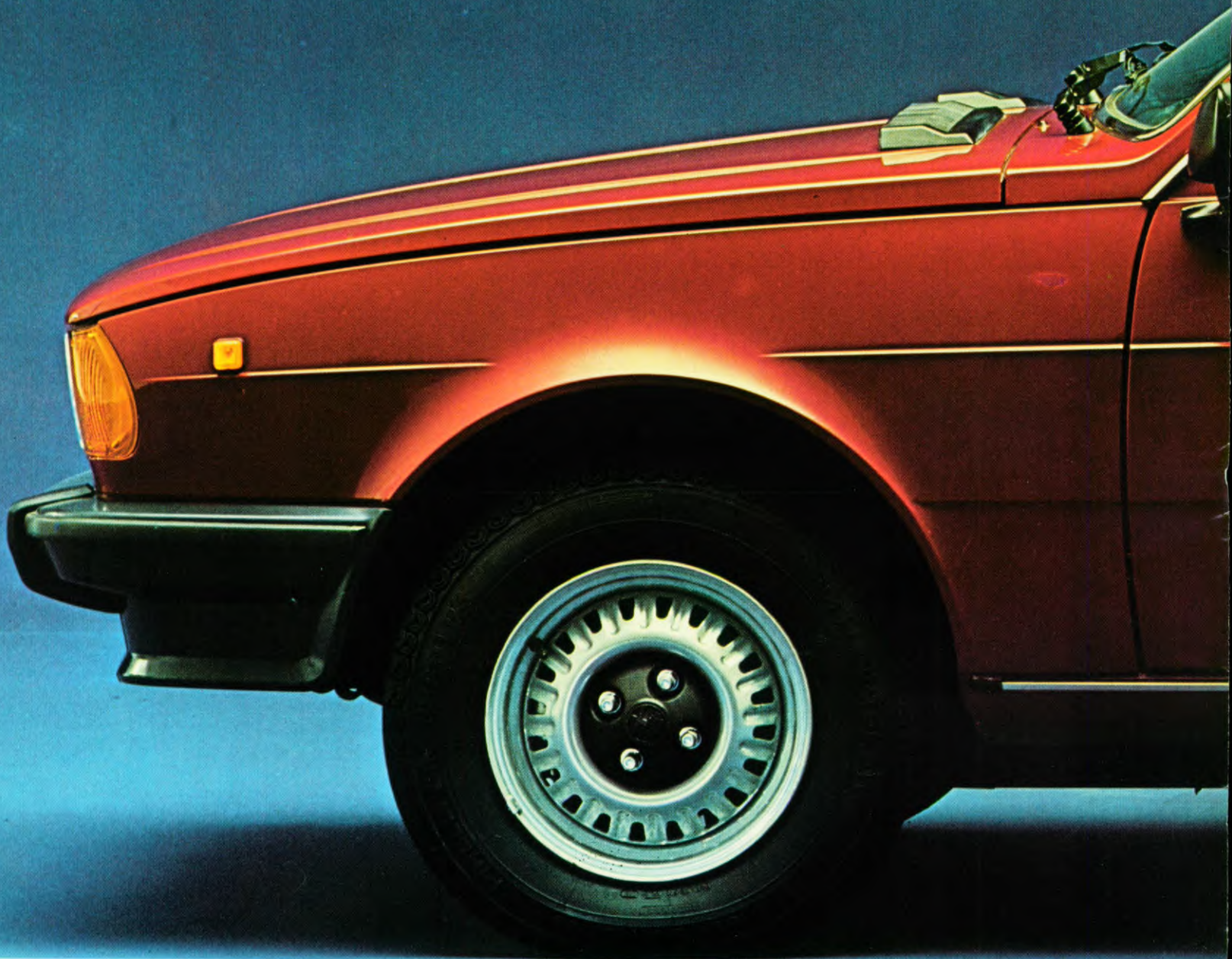


Giulietta



Alfa Romeo





motorvermogen naar de aangedreven wielen.

Tegelijkertijd maakt de hoogte van de achterzijde de bagageruimte groter en de twee bovenste randen van de spoiler vormen goed zichtbare referentiepunten voor de bestuurder wanneer deze achteruit rijdt zodat hij/zij dan onmiddellijk kan zien wanneer hij/zij moet stoppen.





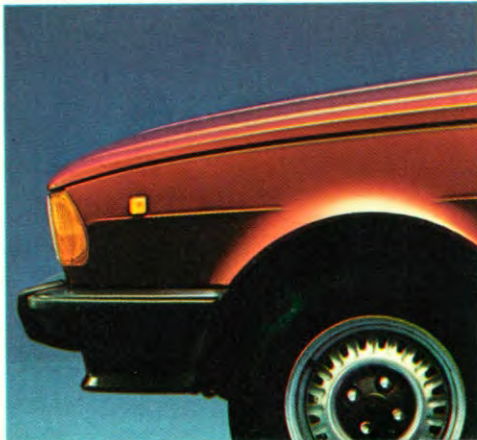
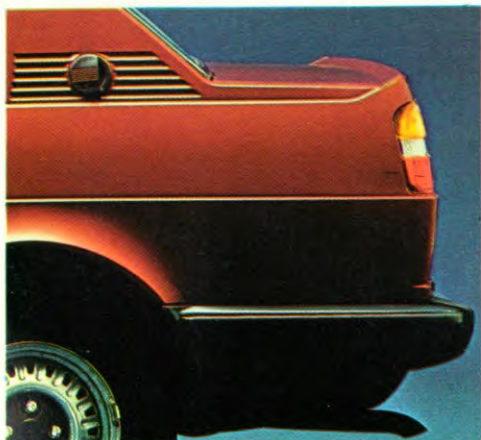
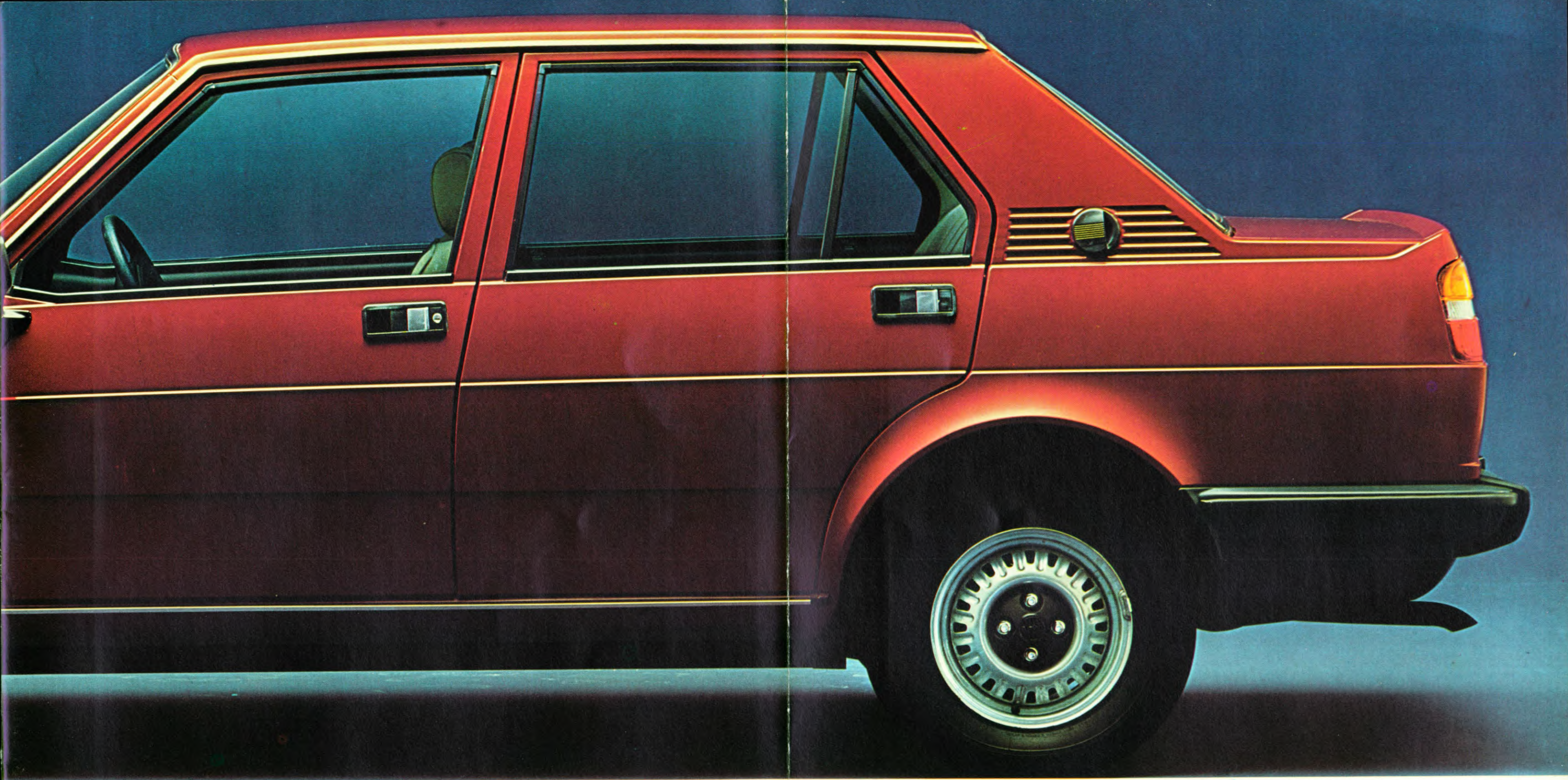
Een pijl in de wind



In de windtunnel wordt de Giulietta onderworpen aan aerodynamische gedragsproeven. De woldraden die op de carrosserie zijn aangebracht, geven de luchtstroom aan, die over de oppervlakte van de auto gaat.

Wanneer we de auto van voren bekijken, zien we een sportieve voorzijde, met twee grote rechthoekige reflecterende koplampen met daarin jodium duplo lampen, met een spoiler die in de bumper verwerkt is en van staal is. Van achteren zien wij dat de afgeknotte achterzijde het goed doet. De langskomende lucht vloeit zonder turbulentie weg nadat deze eerst zijn kracht heeft uitgeoefend op de spoiler, die is gevormd uit het hoogste punt van de kofferdeksel. Hierdoor ontstaat een betere grip op de weg en een betere overbrenging van het







De afmetingen

De Giulietta is een compacte auto in de meest moderne zin van het woord, d.w.z. het grootste aantal nuttige elementen in een zo klein mogelijke afmeting. Met de compacte lijn van de Giulietta (lengte 4210 mm, breedte 1650 mm, hoogte (leeg) 1400 mm), is het mogelijk om een zitruimte te creëren die gelijk is aan die van een 2-liter wagen, een grote bagageruimte, het wondermooie mechanisch gedeelte van de Alfa Romeo,

een krachtige motor, zuinig in gebruik, een volledig instrumentarium en het comfort van een grand tourisme.

De compactheid betekent, dat de kleinere buitenafmetingen van de Giulietta het rijden in de stad vergemakkelijkt, betere parkeermogelijkheden biedt, minder ruimte in de garage inneemt, minder benzineverbruik door het afwezig zijn van overkillige luxe, die geen enkele functionaliteit heeft. Met andere woorden, het is een antwoord op de vraag naar rationaliteit, die bij de moderne automobilist steeds meer naar

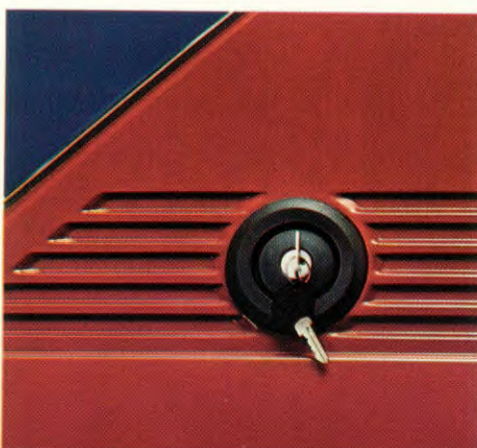


voren komt.

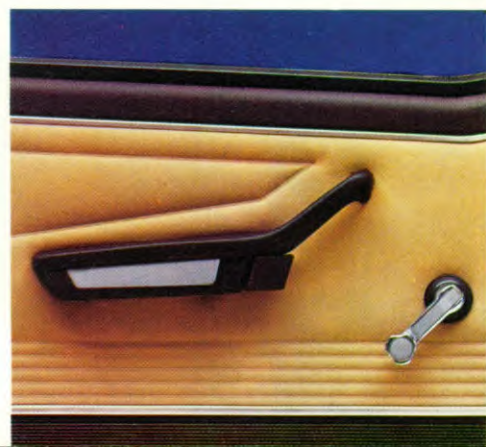
De Giulietta biedt aan bestuurder en passagiers een groot rij-comfort. Het is geen luxe-uitvoering, hoewel ruimte, uitrusting, ventilatie en geruisloosheid, als die van een klasse-auto zijn. Het is een exakte keus van iemand die overdacht te rade gaat en die ideale omstandigheden vereist voor rust, handigheid en veiligheid om een reis tot een prettige ervaring te maken en niet een geforceerde en gevaarlijke onderneming. De zittingen zijn ruim, bekleed met velours (op aanvraag in texalfa), men zit er

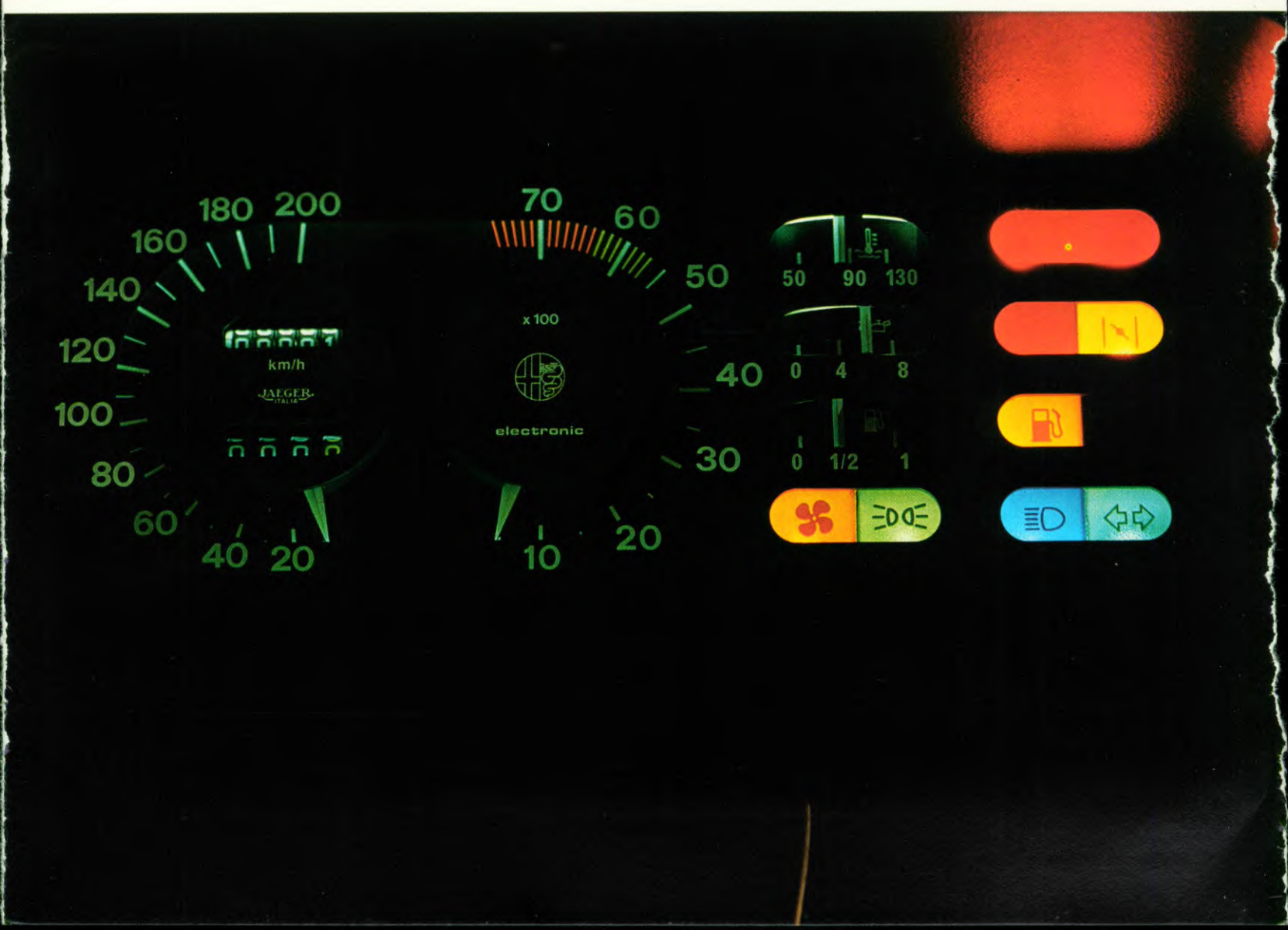
comfortabel en veilig in, de benen hebben voldoende ruimte om de meest rustgevend houding aan te nemen, het hoofd wordt ondersteund door een regelbare hoofdsteun (voorstoelen). De rugleuning van de voorstoelen is neerklapbaar tot in horizontale stand. De bodem is bedekt met bouclé vloerbedekking, de deurpanelen zijn bekleed met stof, de bagageruimte met een geruwd tapijt. De binnenbekleding maakt de omgeving prettig, en de laatst zichtbare laag is van een anti-vibratie protektie, geluid-dempend en geluidwerend, welke het

interieur voor de buitengeluiden isoleren. De bestuurder kan zonder moeite iedere waarschuwing van buiten horen en de passagiers kunnen met elkaar converseren en rustig naar de radio luisteren.



Het interieur van de Giulietta is ruim en comfortabel ingericht: zittingen met veloursbekleding (op aanvraag in texalfa), verstelbare hoofdsteunen op de voorstoelen; vloerbedekking, portieren bekleed met stof, achterzitting met centrale wegklapbare armleuning.

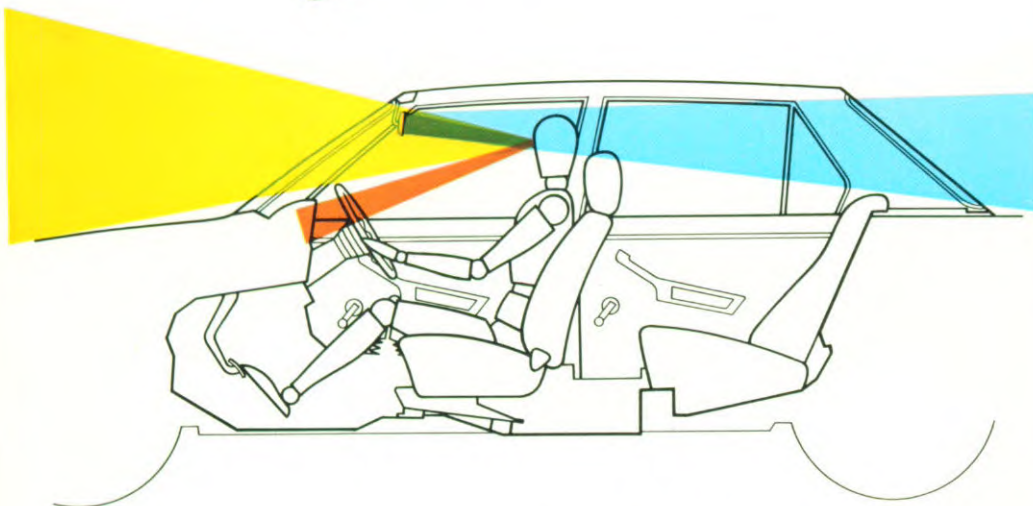






De stoel van de Giulietta: metalen kooi met stalen veren en een vulling, welke het gewicht van de inzittenden goed tegenhoudt en die het maximaal dynamisch comfort verzekert.

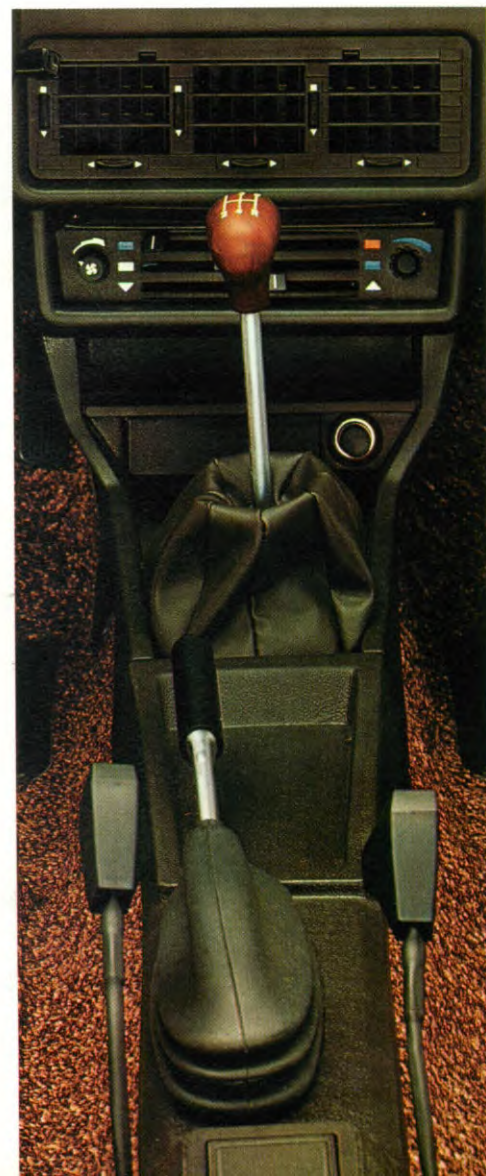
Rechts op de volgende pagina: boven de achteruitkijkspiegel is het elektronisch digitaalklokje gemonteerd dat ook 's nachts afleesbaar is (extra).



Dankzij het ruime raamoppervlak, de lage ceintuurlijn en het aflopend profiel van het kofferdeksel, kan de bestuurder met zijn blik 90% van de horizon overzien. Het instrumentenpaneel is goed geplaatst en gemakkelijk afleesbaar.

Rechts boven. Midden in het stuur vangt een kussen en een vervormbare veiligheidskooi eventuele schokken op en beschermt hierdoor de bestuurder.

Rechts onder. Voorzieningen voor een eventuele annleg van airconditioning zijn reeds getroffen, zonder dat enige modificatie aan het instrumentenpaneel uitgevoerd behoeft te worden (extra alleen bij de Giulietta 1.6 en 1.8).





Instrumenten voor veilig rijden

Het vermogen van de Alfa Romeo-automobil is zijn veiligheid, omdat de structuur, mechanische delen, rem-installatie en wegligging afgemeten zijn aan dit vermogen en omdat de reserve aan vermogen die de motor kan leveren aan de berijder de mogelijkheid biedt om gevaren te voorkomen.

De bestuurderspositie in de Giulietta maakt van de automobilist de heerser over dit vermogen en de veiligheid van zijn auto. Comfortabel zittend, met het stuurwiel naar maat geregeld, het gezichtsveld dat de omringende ruimte

overziet (het zicht bereikt meer dan 90 % van de horizon), de bestuurder heeft de gehele stuurinrichting bij de hand en alle controle-instrumenten onder controle.

Het instrumentenpaneel bevat; snelheidsmeter, kilometerteller en dagteller, elektronische toerenteller, oliedrukmeter, watertemperatuurmeter, benzinemeter.

Boven de achteruitkijkspiegel in het interieur is een moderne elektronische digitaalklok aangebracht welke ook 's nachts afleesbaar is.

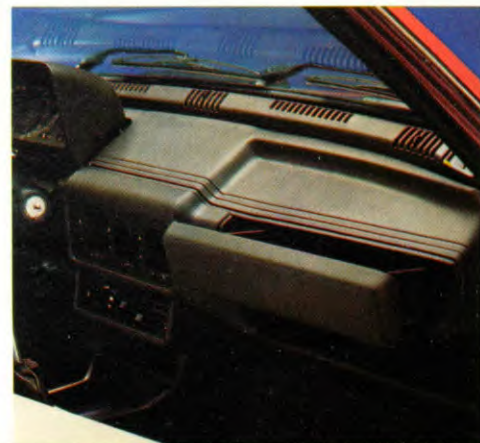
Drie handles op de arm onder het stuur, bedienen alle elektrische instal-



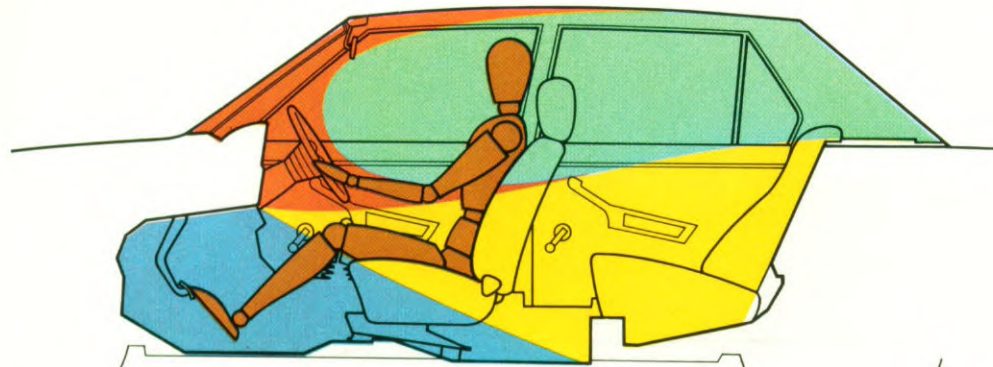
laties. Men hoeft dus niet de handen van het stuur te halen om deze in werking te stellen. De kontrôle-voorzieningen zijn compleet en waarschuwen de bestuurder d.m.v. 9 kontrôle-lampjes.

Een verwarming, een elektro-ventilator met 3 snelheden, 12 luchtopeningen met regelbare temperatuur. Vanuit een praktisch bedieningspaneel wordt de kachel-unit van de Giulietta bediend, die in staat is om 6500 liter lucht/min. te doen circuleren, wanneer de auto 100 km/u rijdt. Wie reist kan naar wens, onafhankelijk van de buitenomstandig-

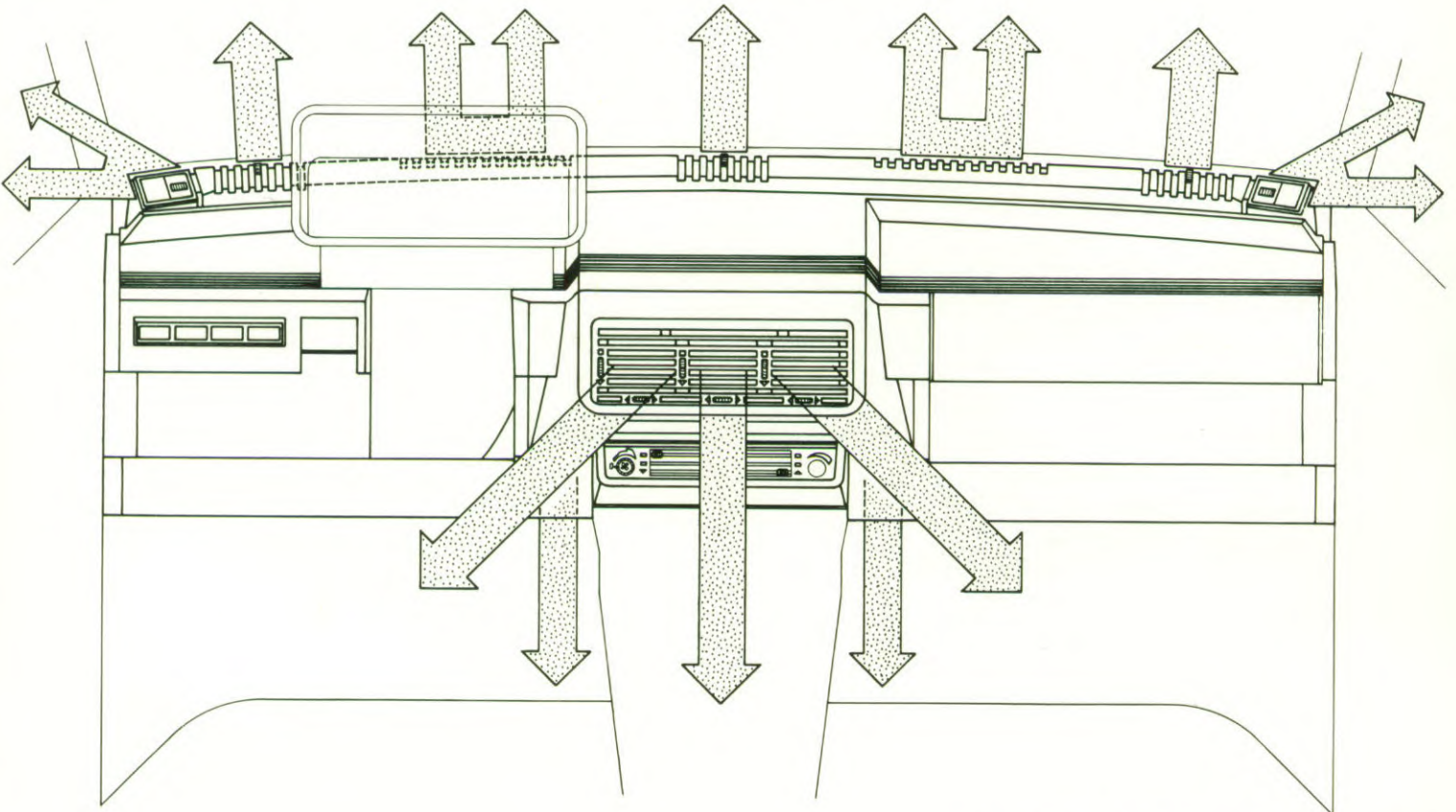
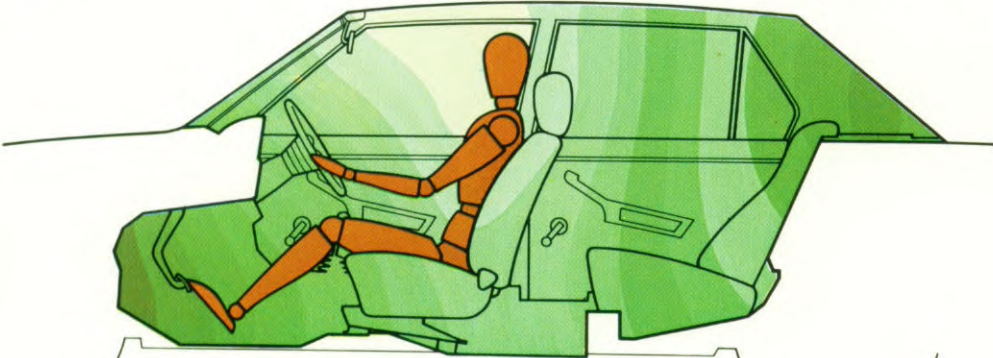
heden, de temperatuur regelen. Wanneer hij/zij dat wenst kan zonder enige modifikatie aan het instrumentenpaneel zonder moeite (de voorzieningen zijn reeds getroffen) ook air-conditioning worden aangelegd.



De luchtverversingsinstallatie en verwarming verspreidt de lucht regelmatig en op de gewenste temperatuur.



Schema van de akoestiek in het interieur, uitgevoerd door de computer. Een compleet anti-trillings beschermingssysteem, geluiddempend en geluidabsorberend, beschermt de passagier van de buitengeluiden. In de Giulietta kan men rustig met elkaar praten of naar de radio luisteren.

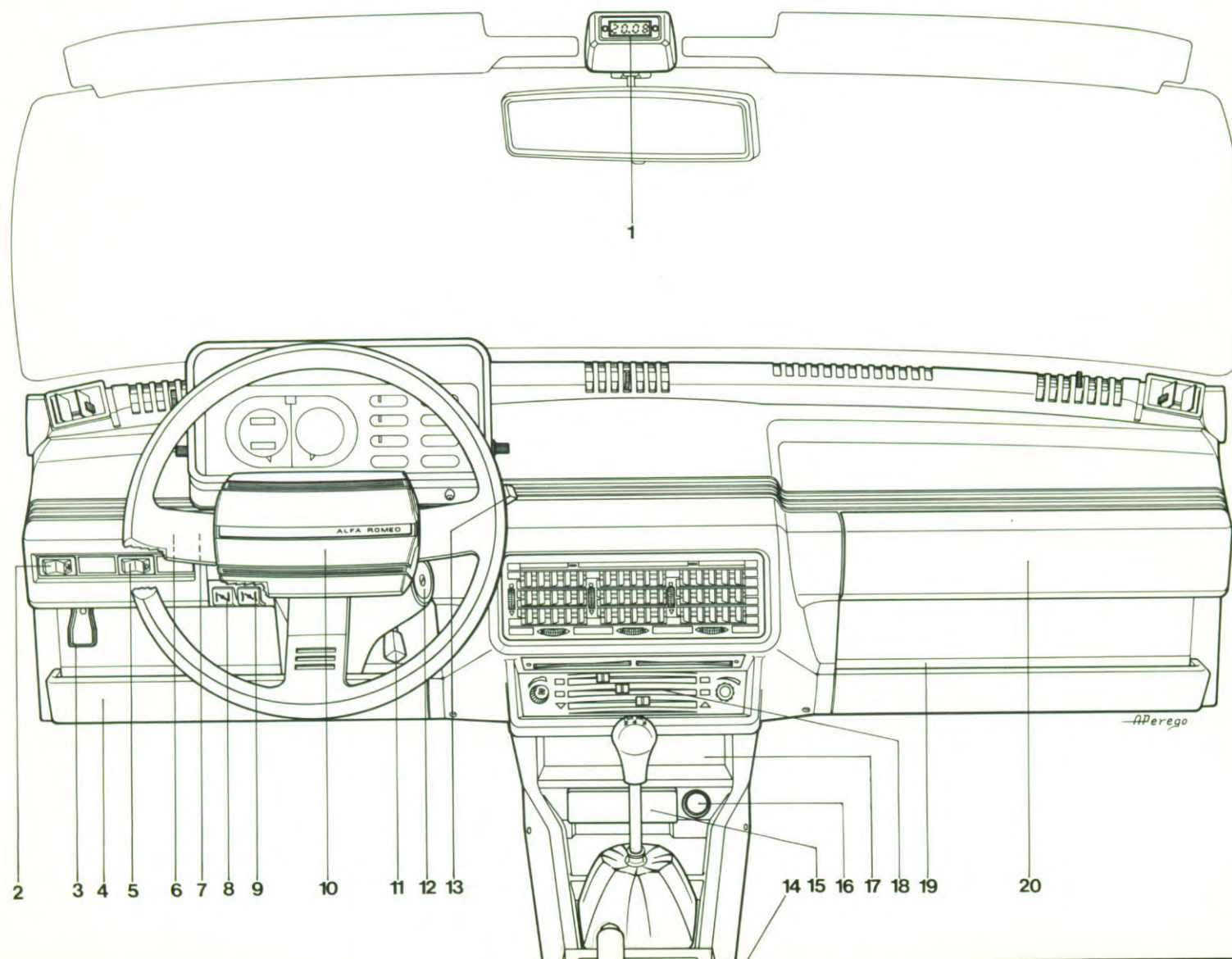
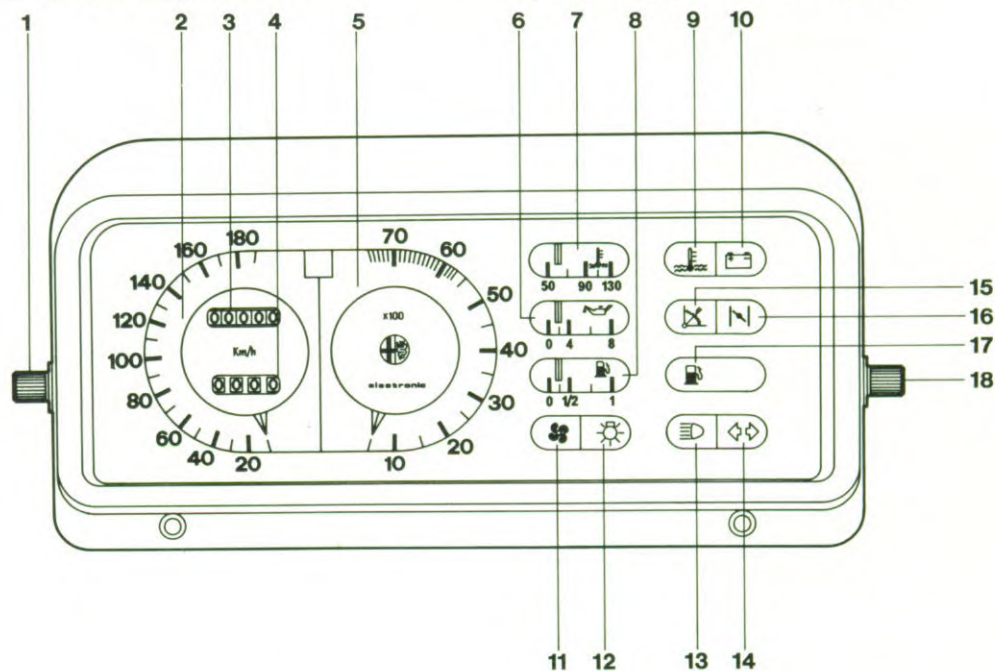


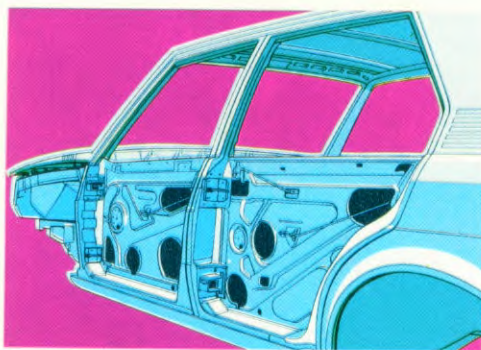
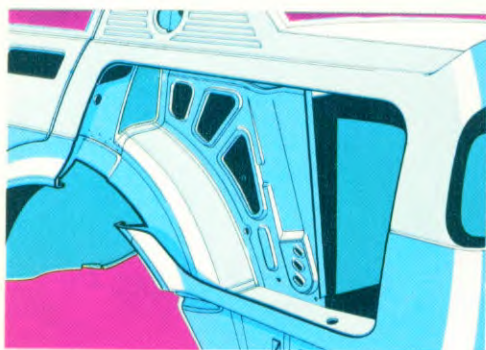
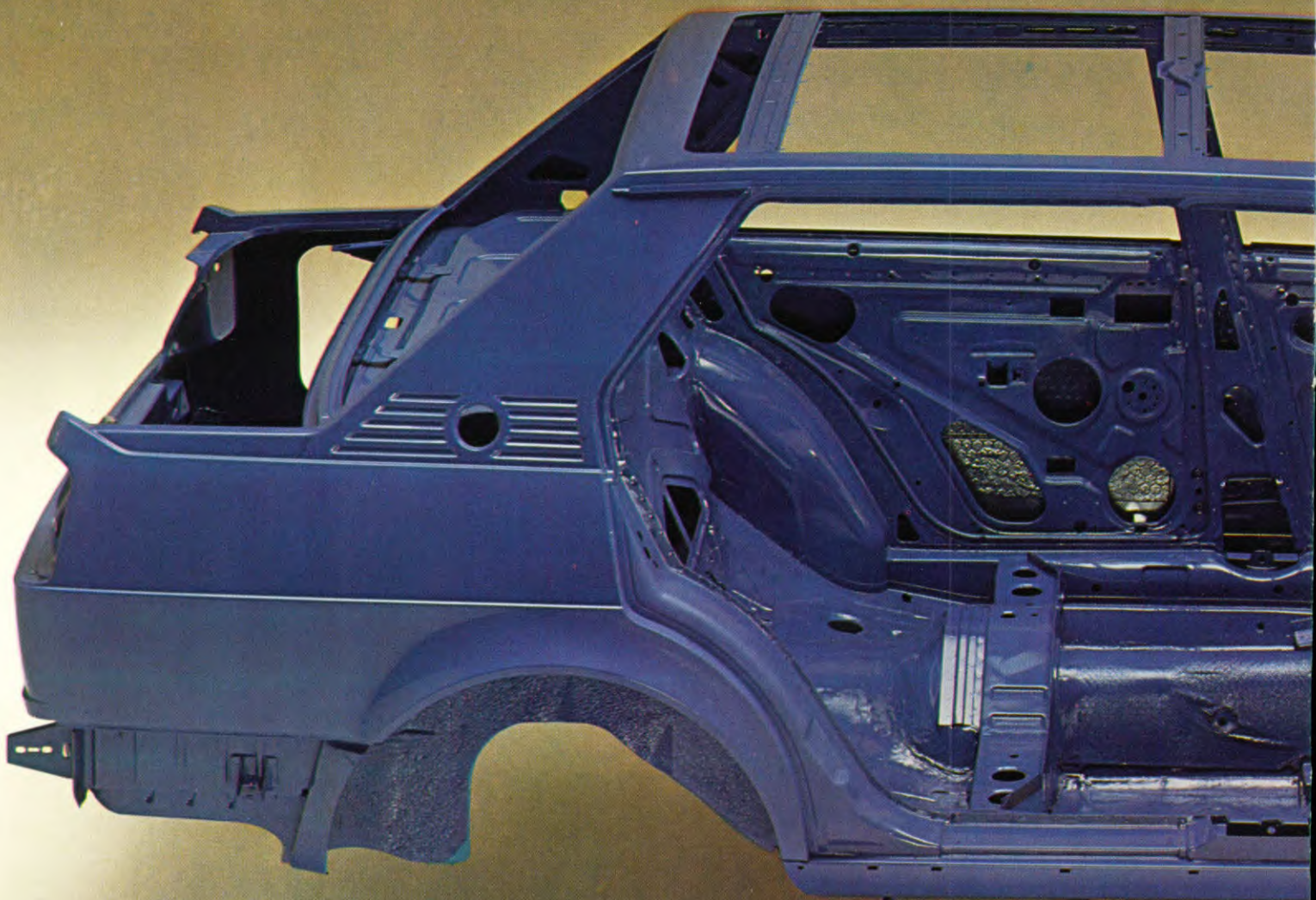
De handle van het ventilatie- en verwarmingssysteem bedient een thermostatische klep, die de temperatuur in het interieur stabiel houdt. De hoeveelheid dynamische lucht kan naar behoefte geregeld worden. De 12 luchtopeningen regelen en verdelen de luchtstroom volgens de verlangens van de passagier.

- 1) Nulstelling dagkilometerteller
- 2) Snelheidsmeter
- 3) Kilometerteller
- 4) Dagkilometerteller
- 5) Toerenteller
- 6) Drukmeter motorolie
- 7) Temperatuurmeter koelvloeistof

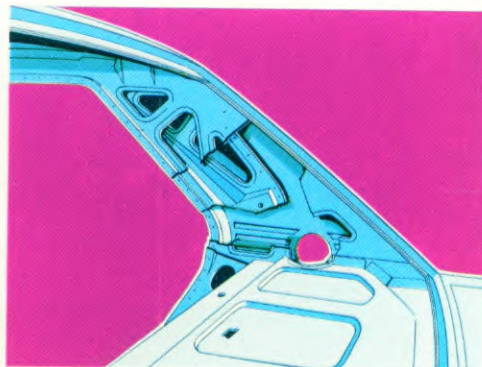
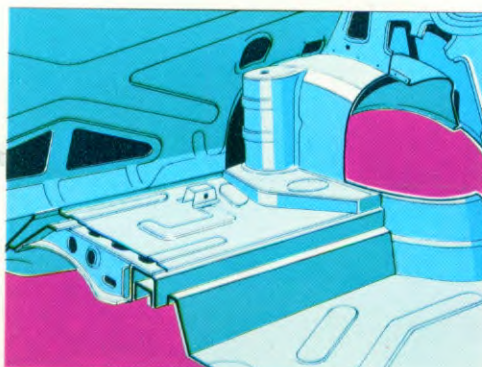
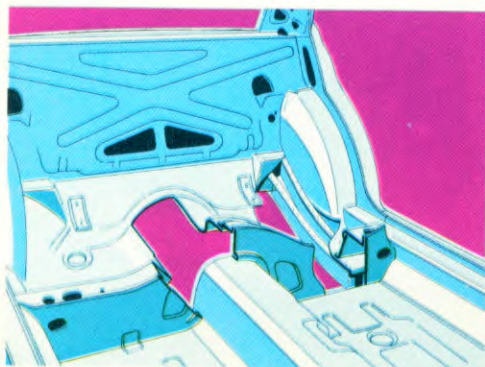
- 8) Benzineniveau
- 9) Waarschuwinglampje oververhitting koelvloeistof
- 10) Controlelampje draaistroomgenerator
- 11) Waarschuwinglampje elektrische ontwaasingsventilator
- 12) Controlelampje stadslicht

- 13) Waarschuwinglampje groot licht
- 14) Controle richtingaanwijzer
- 15) Waarschuwinglampje voor aangetrokken handrem en minimum niveau remvloeistof
- 16) Waarschuwinglampje choke
- 17) Waarschuwinglampje reserve benzine
- 18) Regelknop dashboard verlichting





Alle delen van de carrosserie die het meest aan bewegingskrachten onderhevig zijn, zijn ontworpen en gekonstrueerd met verstevigingsprofielen, zodat voor het passagierscompartment een zeer hoog veiligheidsaspect wordt bereikt.





Het testcircuit van Alfa Romeo bevindt zich in Balocco in de provincie Vercelli en bevat ook terreinen en speciale trajekten waarop de auto's aan allerlei proeven onderworpen worden. Het natte wegdek dient om de bestuurbaarheid en wegligging bij slechte weersomstandigheden uit te proberen. De « kinderko-

pjes » en het plaveisel stellen wielop-hanging en stuurinrichting sterk op de proef. Bij het gedifferentieerd wegdek wordt het comfort van de zittingen getest. Het waterbassin dient om de weerstand tegen het water te controleren. In de bochten en slalom kan men de stuur-inrichting en de wegligging uit laten

komen. Op de hellingen (met hellingsgraad van 30%) neemt men hellingsproeven, en test men de werking van de handrem. Comfort, veiligheid en betrouwbaarheid van de Alfa Romeo krijgen op de speciale terreinen van Balocco de strengste kontrôle.

De opbouw van de veiligheid

Het concept van de samenstelling van de Giulietta heeft van het begin af aan alle vereisten voor een veilige auto, die aan bestuurder en passagier de maximale protectie biedt.

Carrosserie en interieur, ophanging en motor, alles waarover wij gesproken hebben, heeft een bedoeling nl. een veiligheid, die geen enkele wet voorschrijft, maar die Alfa's altijd hebben bezeten.

De remmen zijn van het klassieke Alfa Romeo-systeem met dubbele circuit rembekrachtiger, met 4 schijven, met automatische afstelinrichting en een oliedrukbe grenzer.

Met andere woorden het remmen is optimaal zowel met één als met 5 personen in de auto. Wanneer men plotseling moet remmen, reageert het systeem door de verdeling van de remdruk, afhankelijk van de belasting, zodanig dat de achterwielen niet blokkeren.

De carrosserie is gemaakt van plaatstaal met een variabele dikte van 0,9 tot 1,5 mm en heeft een zelfdragende carrosserie met een progressief gedifferentieerde structuur.

D.w.z. de voor- en achterzijden kunnen op progressieve wijze de krachten van een botsing absorberen, terwijl het centrale interieur uiterst stevig is, onvervormbaar en ondoordringbaar voor voorwerpen van buitenaf.

Het passagierscompartment wordt beschermd door de sterke structuur van een kooi die is opgebouwd uit de voorstijlen, de centrale stijlen en de achterstijlen, die verbonden zijn door dwarsspanten in het dak.

Om de dwarsvervorming van de carrosserie tegen te gaan zijn alle dwars-

bevestigingen van de carrosserie, onder de voorruit, achterrauit, dashboard, op de vloer tussen vloer en kofferruimte zo geplaatst, dat alle tesamen een kooi vormen voor het interieur.

Alle delen die de veiligheid betreffen, zijn niet later toegevoegd maar reeds in het frame van de Giulietta opgenomen.

Bijvoorbeeld, in de stijl is het oprolmechanisme voor de automatische 3-punts veiligheidsgordel gemonteerd, welke tegen een schok van 600 kg bestand is.

De benzinetank is onvervormbaar en van plastic en is op een absoluut veilige plaats tussen de achterzitting en de bagageruimte aangebracht, niet bereikbaar wanneer er een botsing plaatsvindt, uit welke richting dan ook.

Het stuurwiel is voorzien van veiligheidssystemen, met het doel te voorkomen dat de stuurkolom het interieur binnendringt, d.w.z. een naar achter geplaatst stuurhuis, een stuurkolom uit twee delen verbonden door een kruis-

koppeling met zachte vulling en met een kussen op de naaf.

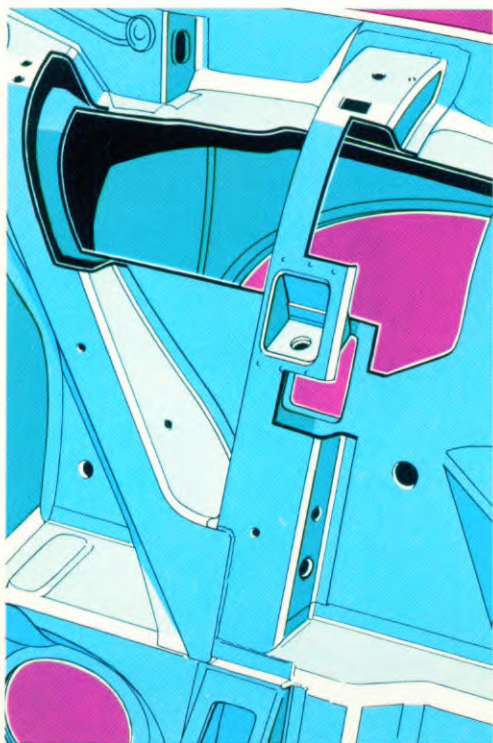
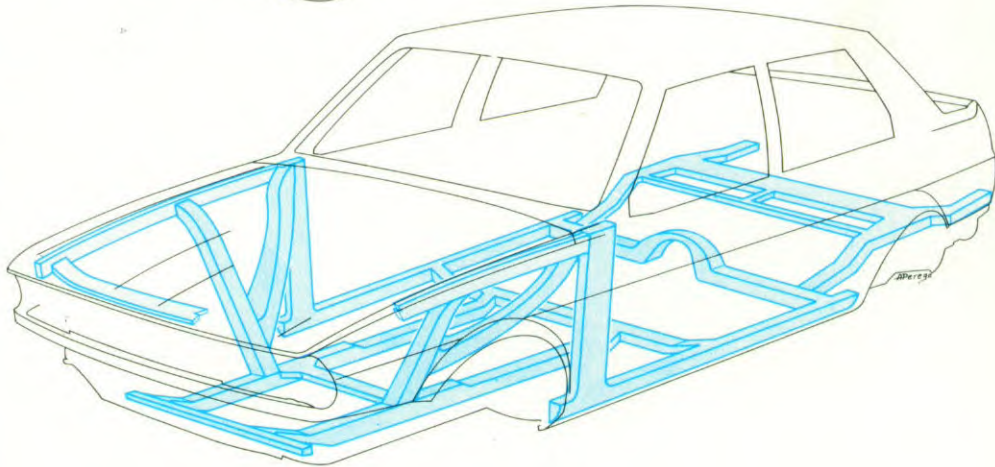
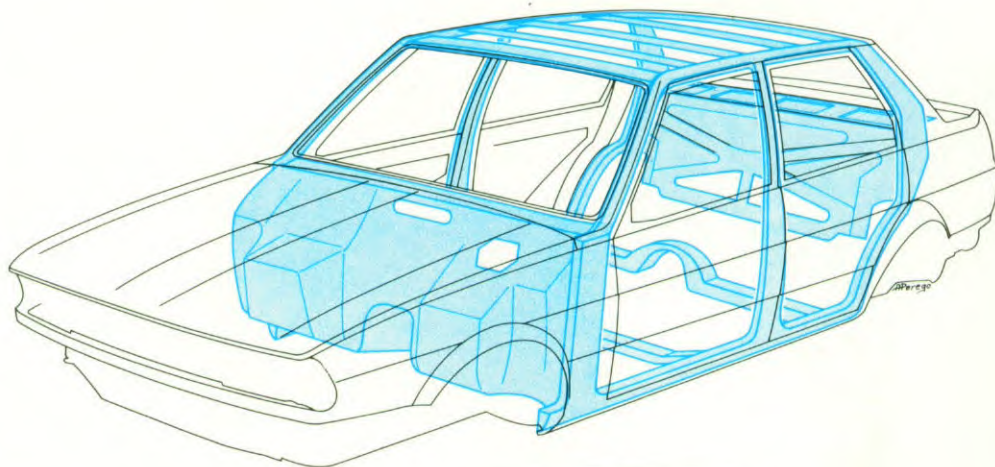
Bovendien beschikt deze over een tweede bufferzone welke tussen het claxon-kussen en de stuurkolom zit, en welke deformeert en daardoor de schok opvangt en de bestuurder beschermt.

Andere veiligheidsonderdelen: dubbele voorruit, verstelbare achteruitkijkspiegel, driedimensionale sloten met kindersloten in de achterportieren.

Het ontbreken van elk uitsteeksel en het dikke opvulsel van het instrumentenpaneel, stijlen en hemel, deurpanelen met vervormbare en weggewerkte handgrepen.

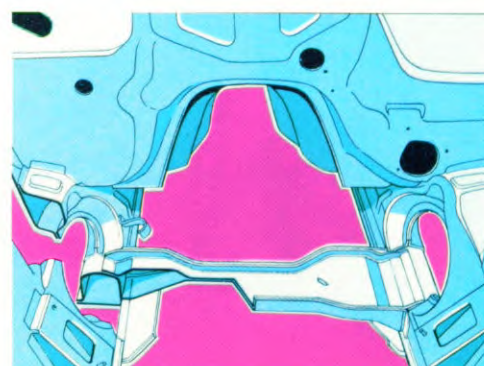
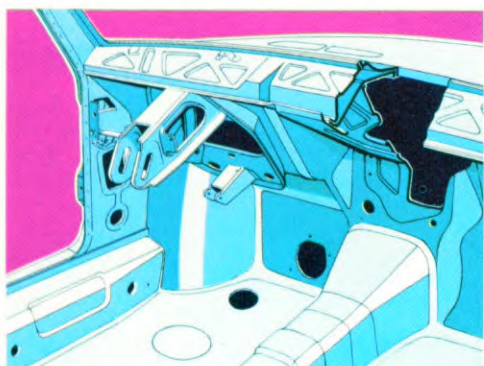
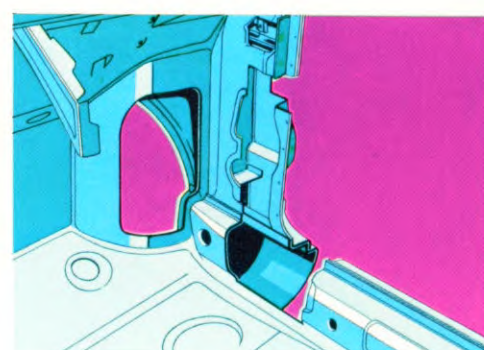
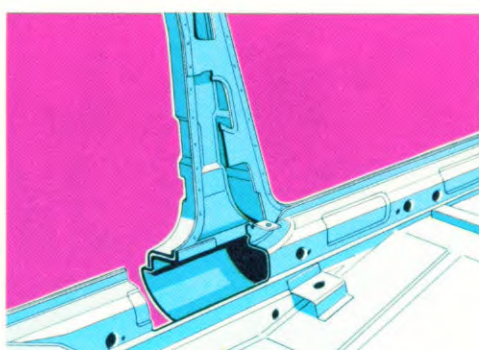
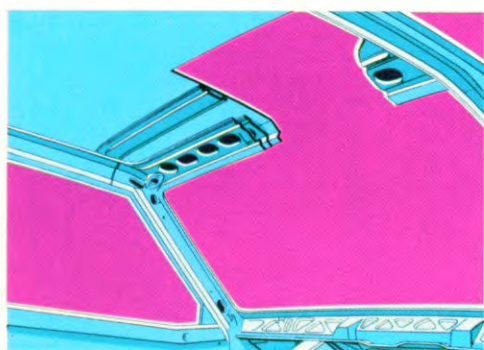
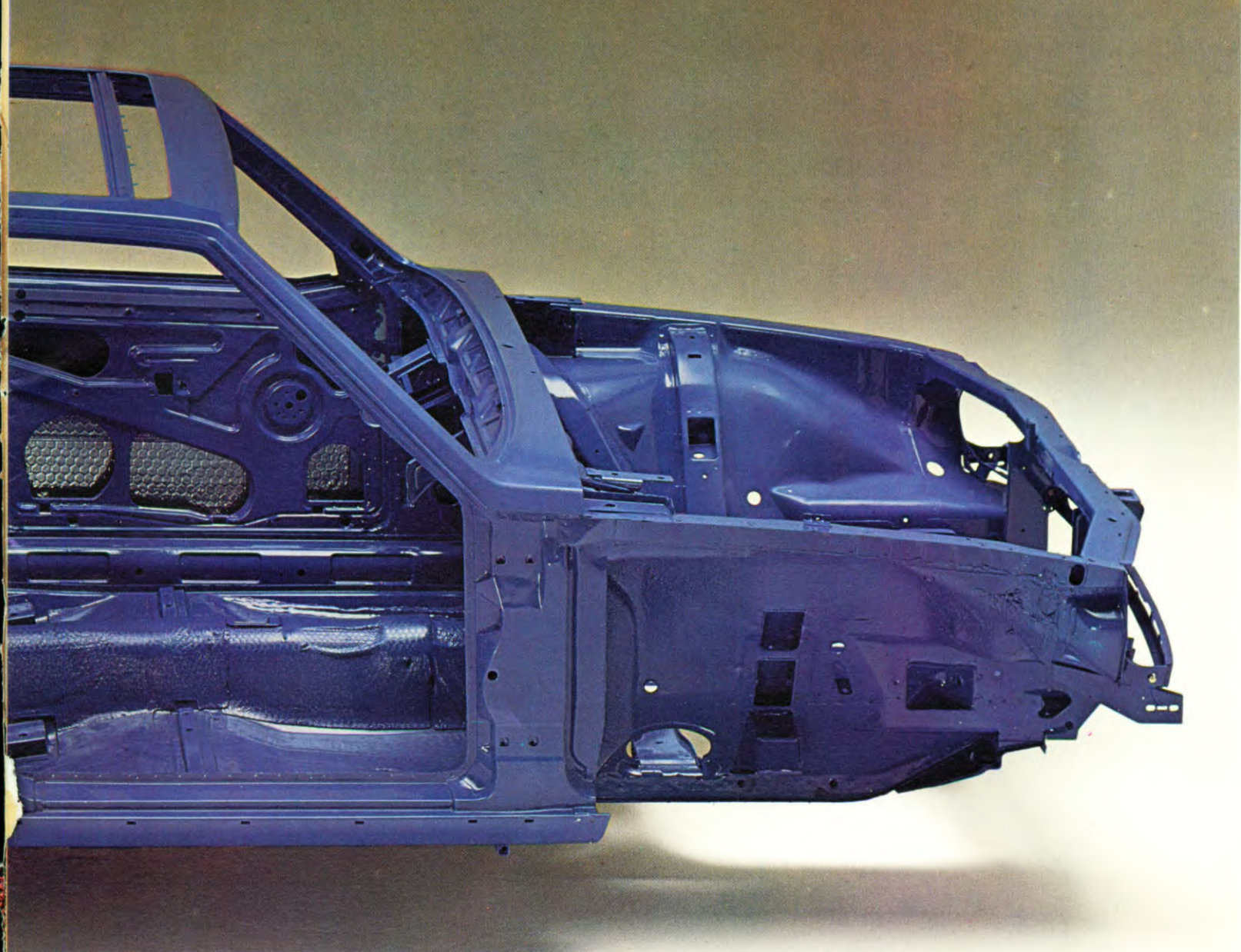
Onder het concept veiligheid vallen ook de bumpers in staal die zijn bevestigd aan de langsliggers van de carrosserie waardoor de energie die door een botsing ontstaat wordt geabsorbeerd.

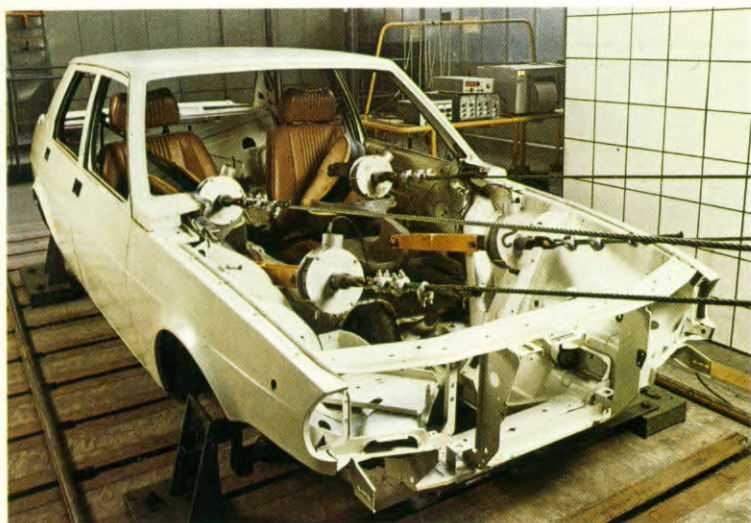
Ook bij botsingen met hoge snelheid vervormen deze bumpers zich zonder te breken, en vormen zo een bescherming voor de carrosserie.



Boven: de kooikonstructie om het interieur.

Onder: de kooikonstructie in het chassis.





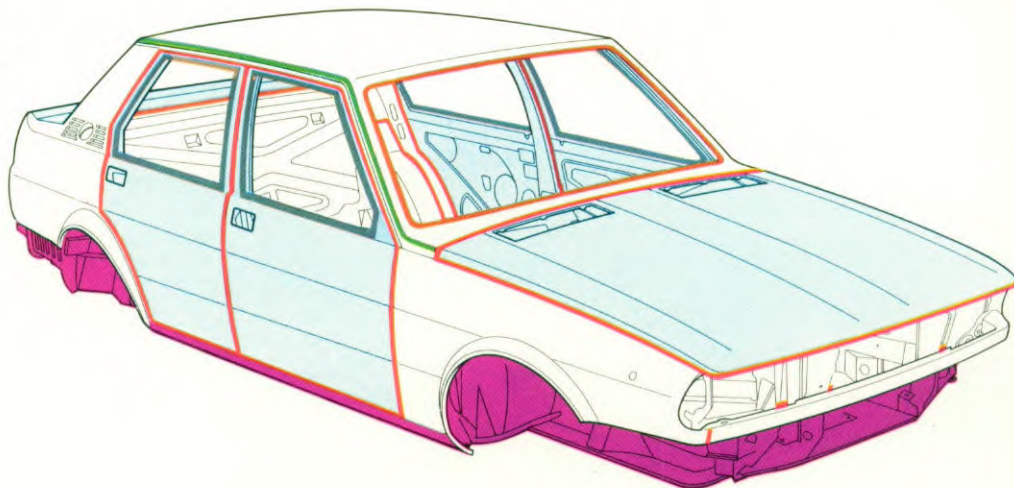
Veiligheidsproeven uitgevoerd in de laboratoria en op de testpistes van Balocco. Van boven naar beneden en van links naar rechts. Schokproef van de bevestigingspunten van de veiligheidsriemen. Simulator die een laterale botsing tegen een portier nadoet. Weerstandspreef

van het dak in geval van omslaan van de auto. Machine voor de schokproef van de motorkapsluiting. Een auto wordt tegen een muur gereden om te controleren hoe de botsing wordt opgevangen door het voorste gedeelte van de carrosserie, terwijl het interieur onbeschadigd blijft.



Ook de bumpers in stalen uitvoering, zijn bewerkt met « rilsan », dat weerstand biedt tegen krassen en beschadigingen.

Wanneer de auto afgewerkt is: Er is een anti-roestmiddel gespoten in de kokerbalken en holle ruimtes die dienen als steun van de mechanische delen.



**Beschermende
anti-corrosie behandeling**



PVC-laag



Aanbrenging van zincrometal



Galvanisch zinkbad + plastic kit



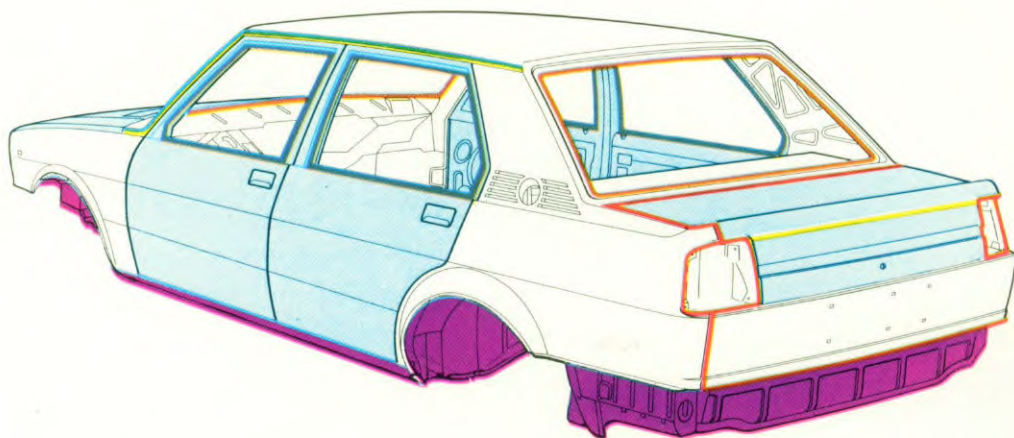
Galvanisch zinkbad +
zink laklaag + plastic kit



Plastic kit



Staal met rilsan-laag



Een door de computer gecontroleerde carrosserie

Het is bekend, dat men gebruik maakt van computers om het weggedrag en de juiste afstellingen van een auto te analyseren.

Bij Alfa Romeo wordt dit ook veel gedaan in de ontwerpfase om de maten van het frame en de buitenoppervlakten te berekenen.

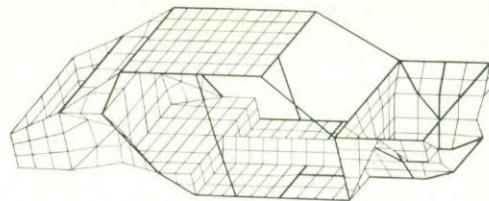
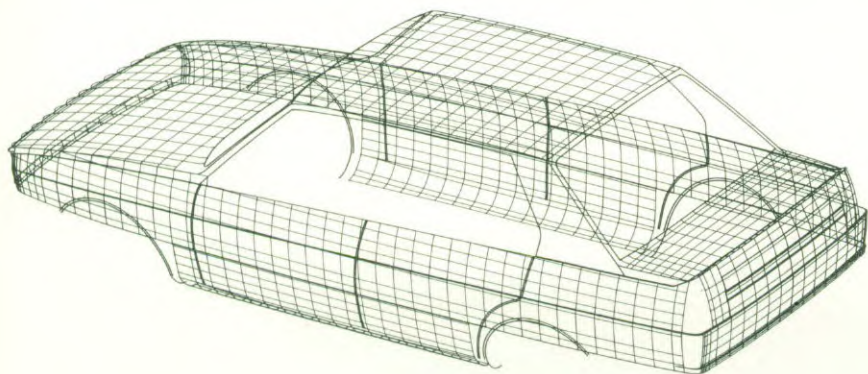
Wanneer de lijn van de auto is vastgesteld, wordt het model, een soort mannequin van gips en hout op ware grootte, punt voor punt afgetast door een elektronische zoeker, die de buitenmaten

aan de computer doorgeeft. De computer zet deze gegevens over op tapes, die op hun beurt de freesmachines programmeren die de mallen voor het persen van de carrosseriedelen, vervaardigen. Op deze wijze kan de gootste perfectie van de mallen worden gerealiseerd waardoor perfecte plaatdelen kunnen worden geproduceerd.

Tegelijkertijd wordt aan de hand van een mathematisch projektmodel de carrosserie en het frame daarvan in elementaire geometrische delen verdeeld en ieder stuk, dat op zich een geheel afgewerkt deel vormt, wordt door de computer aan een onderzoek onderworpen om zodoende de weerstand tegen krachten en tegen deformaties te berekenen.

Daardoor verkrijgt men het maximale en meest uniforme met het frame van de carrosserie met een minimale verspilling aan materiaal, geen enkel overgewicht dat ten koste zou gaan van meer benzineverbruik en bovendien vermijdt men niet gelijke beladingsspanningen welke gevaarlijk zijn voor de passieve veiligheid en de structurele robuustheid van de auto.

Een goed uitgebalanceerde carrosserie, exakt gevormd in relatie tot zijn functie is een garantie ook tegen interne corrosie.



Links: Tekening van de carrosserie, door de computer uitgevoerd, om maximale precisie te verkrijgen in de realisering van de carrosseriedelen.

Boven: Geometrisch schema van de samenstelling van de carrosserie uitgevoerd door de computer, om de weerstand tegen botsingen en deformaties te verbeteren.



Ontworpen om in de buitenlucht te staan

Bij de Giulietta is de anti-roest protectie een fundamenteel onderwerp geweest bij de konstruktie-keuze.

Dit begint reeds in de ontwerp-fase, met de keuze van de carrosserievorm, het weglaten van de zone's die aan oxidatie onderhevig zijn, evenals door de keuze van de materialen en door de compleetheit van de lakfasen en door de uitgebreidheid van de anti-roestbehandelingen.

In de ontwerpfase: Men heeft aanhechtingsnaden vermeden bij het aan elkaar zetten van de verschillende delen omdat deze een vergaarplaats kunnen zijn van stof en vochtigheid.

De holle ruimtes en kokerbalken zijn zodanig ontworpen dat het aanbrengen van verf ook hier gegarandeerd wordt en dat deze ruimtes goed kunnen drogen en ventileren.

Het samenvoegen van de verschillende materialen die elektrostatische koppels creëren, door de verschillende graad van elektropositiviteit van de metalen, is door de toepassing van veel isoleermethoden zoals het verzinken, cadmeren en plastificeren, vermeden.

Op deze wijze zijn 200 onderdelen bewerkt.

In de bewerkingsfase: Alle bevestigingsplaatsen van de plaatdelen zijn vooraf bewerkt met lak waarin een hoog zinkgehalte aanwezig is (zink rich primers) en zijn daarna waterdicht gemaakt met PVC.

De felsranden van de bewegende delen (kofferdeksel en portieren) zijn opgevuld met rubber, waardoor geen water en lucht meer in deze ruimte kan komen. Alle plaatwerk is voorbereid met een zink-metaal procedé, d.w.z. bedekt met een « primer », die samengesteld is uit een chroom-oplossing met zink en natuurlijke hars dat daarna bij 160° in een oven gehard wordt en vervolgens voorzien van een tweede laag van epoxy hars en zinkpoeder dat in een oven bij 220° wordt gehard.

De bodem, de wielkuipen en de dorpels tot onder aan de portieren zijn bedekt met een complete PVC-laag.

Panelen van hetzelfde materiaal zijn aan de binnenkant van de portieren, de spatschermen en in veel punten van de bagageruimte aangebracht, en in het gehele interieur met de bedoeling het interieur trillingsvrij te houden.

In de lakfase: Na het wassen en ontvetten, nadat de fosfatering is aangebracht begint de werkelijke lakprocedure, welke in 4 fasen geschiedt nl.

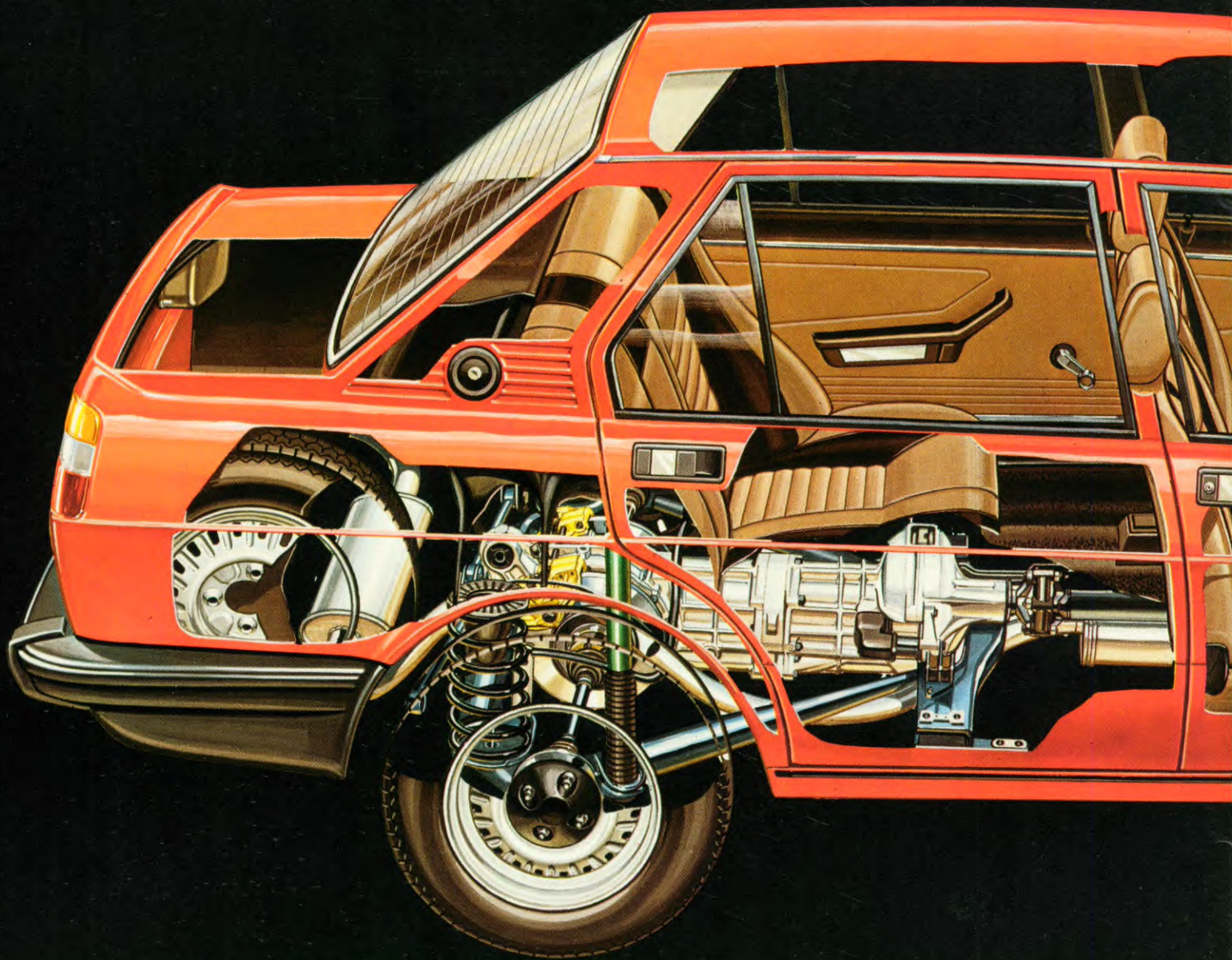
- elektroforese
- grondlaag
- onderlaag
- lak.

Speciaal wordt de buitenafwerking goed uitgevoerd. De sierlijsten van de zijruiten zijn behandeld met « rilsan », een speciaal produkt op basis van nylon, dat een elastische laag vormt, anti-kras en anti-roest, ter vervanging van het verchromde materiaal, wat normaliter gebruikt wordt en wat galvanische koppel kan veroorzaken bij kontakt met het plaatwerk.



De Arizona-test bestaat uit een aantal proeven die tot doel hebben de weerstand van het plaatstaal tegen roest, te controleren. De auto wordt bijvoorbeeld gedurende 1230 uren in een ruimte gehouden waar bij een temperatuur van 40°C en met een vochtigheidsgraad van 100 %, een atmosfeer ontstaat die vol is met zoutdampen (boven en beneden). Een andere proef bestaat uit het zout-waterbassin, waardoor de auto 200 maal passeert, terwijl een zoute douche de auto van boven nat maakt.





Een auto die nadenkt

De nieuwe Giulietta heeft de koppeling, versnellingsbak en differentieel aan de achterzijde om de wegligging van de achterwielen te verbeteren.

De perfecte verdeling van het gewicht (50 % voor en 50 % achter) geeft de auto een goed gedrag in de bocht, een hoge stabiliteit en goede wegligging bij iedere soort belading.

Bovendien maakt de vermindering van belasting op de voorwielen, een lichte besturing in de stad en goede parkeer-manoevres mogelijk.

Van de andere kant, bij verhoging van het gewicht op de achteras, blijft de auto vast op de weg, ook bij slechte weersomstandigheden (regen of sneeuw). De achterophanging is gerealiseerd d.m.v. een Dion achteras die de aangedreven wielen loodrecht op de weg houdt, zowel op de rechte weg als in de bocht, waarbij het loopvlak van de band volledig benut wordt.

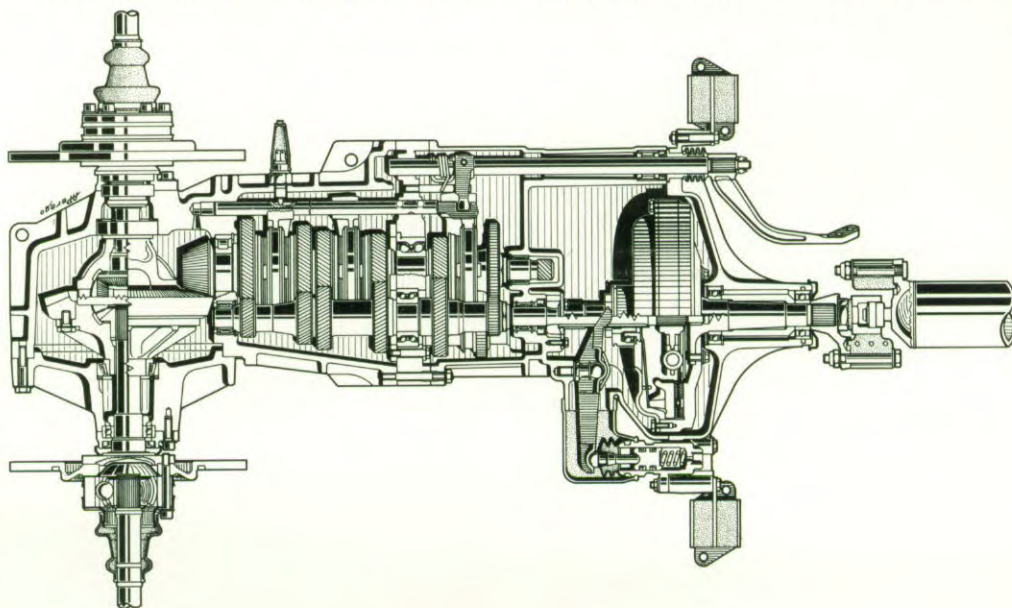
Bovendien heeft de Dion-as het voordeel, dat het onafgeveerde gewicht wordt verminderd, zodat een zo groot

mogelijk wegcontact van de wielen wordt verkregen en het opspringen van de wielen door de ruwheid van de weg zoveel mogelijk wordt geminiseerd.

De Dion achteras wordt geleid door

het parallellogram van Watt, waardoor de hartlijn van de carrosserie altijd vertikaal blijft.

De schokbrekers van de Giulietta zijn degressief en hebben een gedifferen-



Technische gegevens

Carburatie: 2 dubbele horizontale carburateurs.

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

Ontsteking: Golden Lodge Spica bougies.

Elektrische installatie: wisselstroomdynamo van 540 Watt.

Koppeling: enkelvoudige droge plaatkoppeling met demperveertjes. Diafragma-veer, hydraulisch bediend.

Versnellingsbak: vloerschakeling met 5 gesynchroniseerde versnellingen vooruit en 1 achteruit.

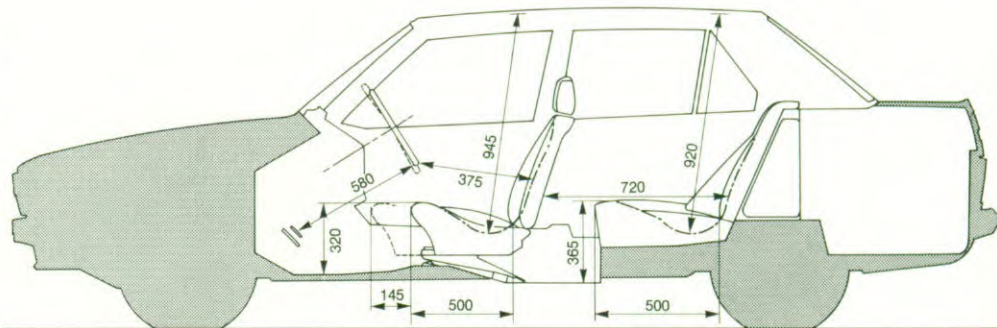
Voorwielophanging: onafhankelijke wielophanging bevestigd aan de carrosserie d.m.v. dwarsarmen; torsievering en hydraulische teleschockschokbrekers; dwarsliggende stabilisatorstang.

Achterwielophanging: De Dion as met langarmen waarvan de 2 punten samenkomen in een kogelgewricht. Dwarsarmen via het parallellogram van Watt. Schroefveren en hydraulische teleschockschokbrekers; dwarsliggende stabilisatorstang.

Achteras: de koppeling-versnellingsbak-differentieel groep is direct opgehangen aan het chassis d.m.v. ophangrubbers. Kroonwiel en pignon van het hypoïde type.

Stuurinrichting: met tandbeugel. Stuurstang bestaande uit 2 delen. Ver naar achter geplaatst stuurhuis.

Remmen: dubbel circuit met schijfremmen op alle 4 de wielen en met remdrukregelaar op de achterremmen. Vacuum rembekrachtiger. Mechanische handrem werkend op de achterremschijven.



	Giulietta 1.3	Giulietta 1.6	Giulietta 1.8
Aantal cilinders	4 in lijn	4 in lijn	4 in lijn
Boring mm	80	78	80
Slag mm	67,5	82	88,5
Cilinderinhoud cc	1357	1570	1779
Vermogen kW/rad/sec	69,8/628	80,1/585	89,7/555
Vermogen PK DIN/omw/1'	95/6000	109/5600	122/5300
Koppel Nm/rad/sec	120,6/470	142,2/450	166,7/419
Koppel kgm DIN/omw/1'	12,3/4500	14,5/4300	17/4000
Wielbasis mm	2510	2510	2510
Spoorbreedte voor mm	1360	1360	1360
Spoorbreedte achter mm	1358	1358	1358
Max lengte mm	4210	4210	4210
Max breedte mm	1650	1650	1650
Max hoogte onbelast mm	1400	1400	1400
Rijklare gewicht kg	1070	1070	1100
Max aanhangwagengewicht kg	1140	1140	1140
Max snelheid km/u	165	175	180
Banden	165 SR 13	165 SR 13	185/70 SR 13 Tubeless
Aantal zitplaatsen	5	5	5
Elektrische installatie Volt	12	12	12
Inhoud benzinetank liter	50	50	50

wegdek, acceleratie bij alle toerentalen, altijd de mogelijkheid om snel te accelereren dus veilig te kunnen passeren.

Het koppel — 12,3 kgm DIN voor de 1300 cc, 14,5 DIN voor de 1600 cc — is over het gehele toerenbereik erg hoog.

Hier komt de snelle acceleratie uit voort vanuit stilstand, één km vanaf stilstand in 33 sec (1300 motor: 35,2 sec).

Het vermogen van de Giulietta is ook merkbaar bij normale kruissnelheden, onder de vorm van reservevermogen voor een bliksem acceleratie.

De Giulietta is gekonstrueerd voor een lange levensduur.

Ze moet het ook zijn, want het is een auto waar je verliefd op wordt en waar je geen afstand meer van wilt doen.

Ze is het, omdat de mechanische delen en carrosserie gemaakt zijn voor een lange levensduur.

De motor, van lichtmetaal, heeft geen hogere toeren te draaien om uitstekende prestaties te leveren, er ontstaat dus minder slijtage.

De originele Alfa Romeo 5-versnellingsbak staat sportieve besturing toe, en vergroot van de andere kant de soepele

eigenschappen van de motor (meer ontspannende besturing).

In elk geval staat het de motor toe het hoogste rendement te geven en het toerental te verlagen, met als resultaat bezuiniging op benzine en duurzaamheid.

De versnellingsbak van de Giulietta is wederom verbeterd door gebruik te maken van tandwielen met meer tanden, waardoor betere geruisloosheid verkregen wordt en door de verandering van het schakelmechanisme waardoor deze nog soepeler wordt.

Wij kunnen zeggen, dat alle konstruktieve oplossingen welke op de motor van de Giulietta zijn uitgevoerd, het volumerendement verbeteren of de trillingen elimineren, of een perfecte verbranding toestaan, en meewerken aan maximale betrouwbaarheid en minst mogelijk slijtage van alle delen.

De Giulietta is zuinig: 5 versnellingen, een laag toerental en een hoog thermodynamisch rendement van de motor maken het mogelijk om bij 100 km/u met 1 liter benzine 13,3 km te rijden (1300 motor).

De Giulietta is moeilijk stuk te krijgen en gemakkelijk te repareren, doordat de

motor eenvoudig is en men gemakkelijk de mechanische delen kan bereiken. Alle relais en zekeringen zijn gecentraliseerd in één doos, met transparante deksel, welke in de motorruimte geplaatst is.

Het oliefilter is in de hoofdsmeerleiding aangebracht en kan gemakkelijk in zijn geheel worden vervangen.

Men behoeft de rem- en koppelingeninstallaties niet af te stellen want dit gebeurt automatisch.

De geprogrammeerde onderhoudsbeurten behoeven slechts iedere 20.000 km uitgevoerd te worden.

Tussen de ene beurt en de andere behoeft men slechts iedere 10.000 km olie en filter te verwisselen; men behoeft geen smeerbeurten te laten uitvoeren.

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.

De Giulietta geeft op een exacte manier korrekties aan de piloot door, voorkomt zijn fouten en kan deze vergeven.

Een karakteristieke eigenschap van de geometrie van de voorwiellophanging is dat de camberhoek zich in de bochten herstelt.

Wanneer de auto in de bocht, door centrifugaalkracht, naar buiten neigt, hellen de wielen zich in mindere mate, waardoor een betere dwarsgrip op de weg wordt verzekerd.

Met andere woorden, door de vorm en plaatsing van de wiellophanging kiest de Giulietta in de bocht het meest natuurlijke gedrag en zet zich schrap tegen de bewegingen van de carrosserie.

Het is meer dan een mechanische vernuftigheid, het is iets waardoor je je prettig voelt achter het stuur, alsof je in een auto zit die zelf nadenkt.

De prestaties van de Giulietta, komen voort uit nauwkeurige konstruktieve oplossingen.

De hemisferische verbrandingskamers verbeteren zowel het volume rendement als het thermisch rendement.

De bediening van de kleppen door twee bovenliggende nokkenassen maakt hoge toerentallen mogelijk.

Het inlaatspruitstuk is zodanig gevormd dat de vullingsgraad van de cilinders uitstekend is, door de maximale werveling die zich in het inlaatspruitstuk voordoet geheel uit te buiten.

De uitlaatkleppen, natrium gekoeld, garanderen een beter functioneren en een maximale duurzaamheid ondanks de zeer hoge thermische graad die een motor met zo'n vermogen heeft.

De voeding van het benzinelucht mengsel, door een enkele carburateur per cilinder, geschiedt via de 4 gasklep-

pen, één voor iedere cilinder, die tegelijkertijd door het gaspedaal worden bediend zodat de dubbele carburateurs in het gehele toereengebied steeds het gevraagde vermogen voor iedere verkeerssituatie beschikbaar kunnen stellen.

De motoren van de Giulietta zijn uitgerust met automatische ontstekingsvervroeging. De bougievonk ontstaat op het juiste moment en geeft een betere verdeling van de ontstekingsvlam waardoor de brandstof weer beter wordt verbrand. Deze ontstekingsvervroeging die reageert op de belastingsgraad van de motor, vermindert het benzineverbruik met 7 %.

Het luchtfilter, met thermostaat klep, maakt de koude start gemakkelijker, en houdt het benzine-luchtmengsel konstant.

De vijfvoudig gelagerde krukas voorkomt motor trillingen door de toepassing van contra-gewichten.

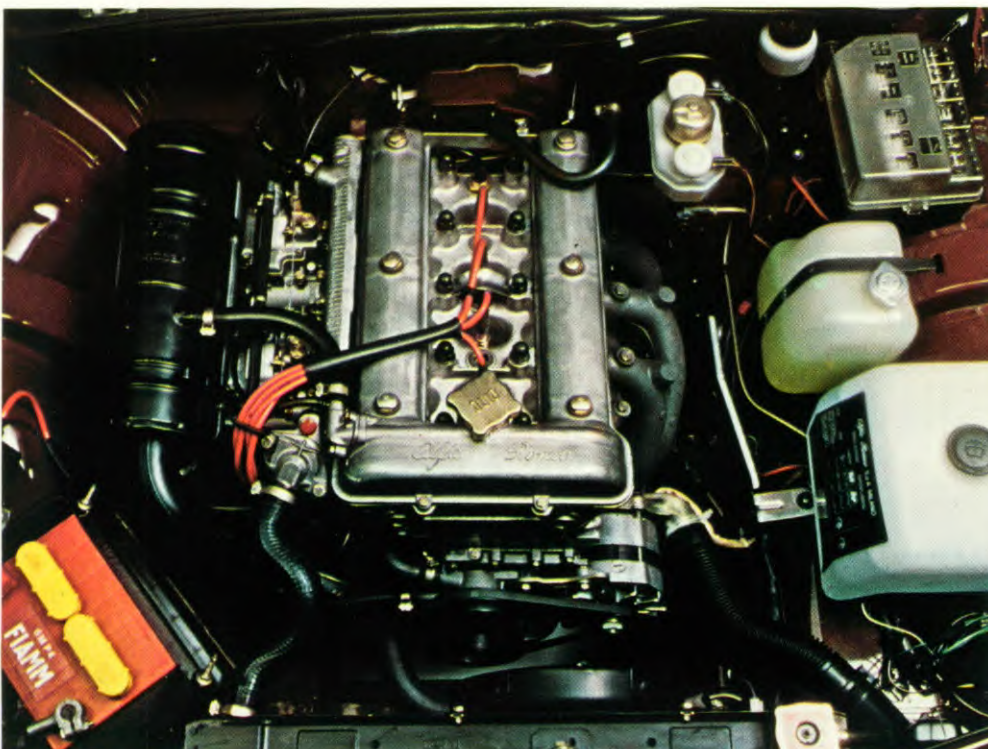
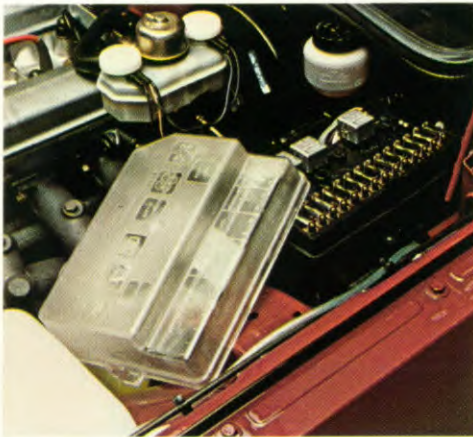
De afwezigheid van trillingen verhoogt de levensduur van het mechanisme en bevordert een beter rij-comfort.

De motoren van de Giulietta 1357, 1570 en 1779 cc zijn onverslaanbaar door hun grootmoedigheid, weerstand en duurzaamheid.

Zoals bij alle Alfa Romeo-motoren is de technische instelling niet gericht op het onderzoek naar een hoog specifiek vermogen (vermogen naar cilinderinhoud), maar op het verkrijgen van de beste vermogens-curve om zodoende zoveel mogelijk p.k. 's ter beschikking te stellen, voor de lage en midden toerentallen.

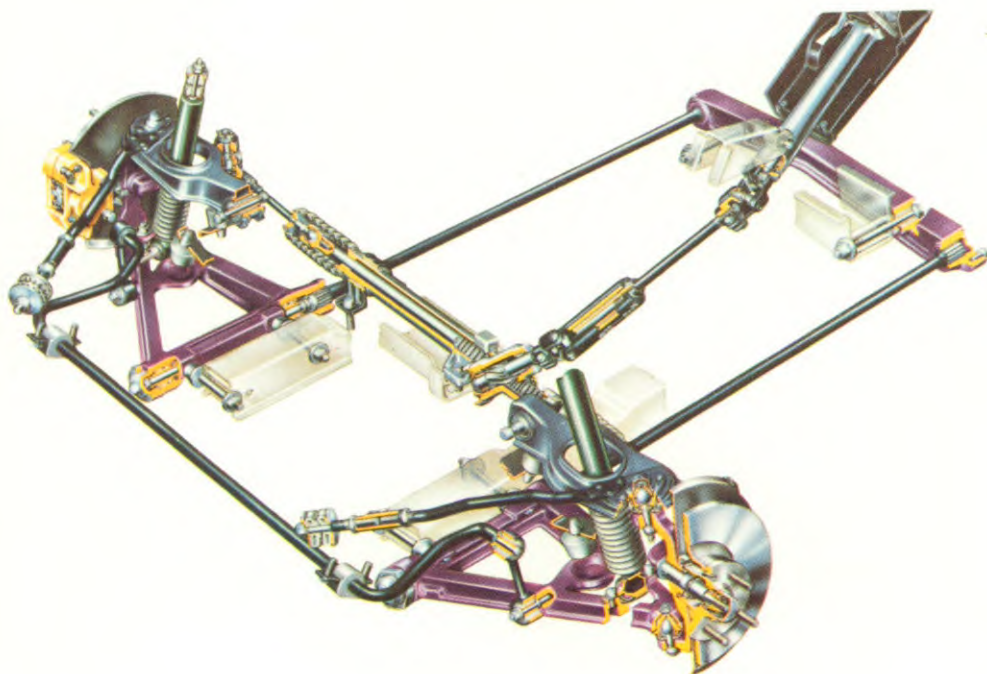
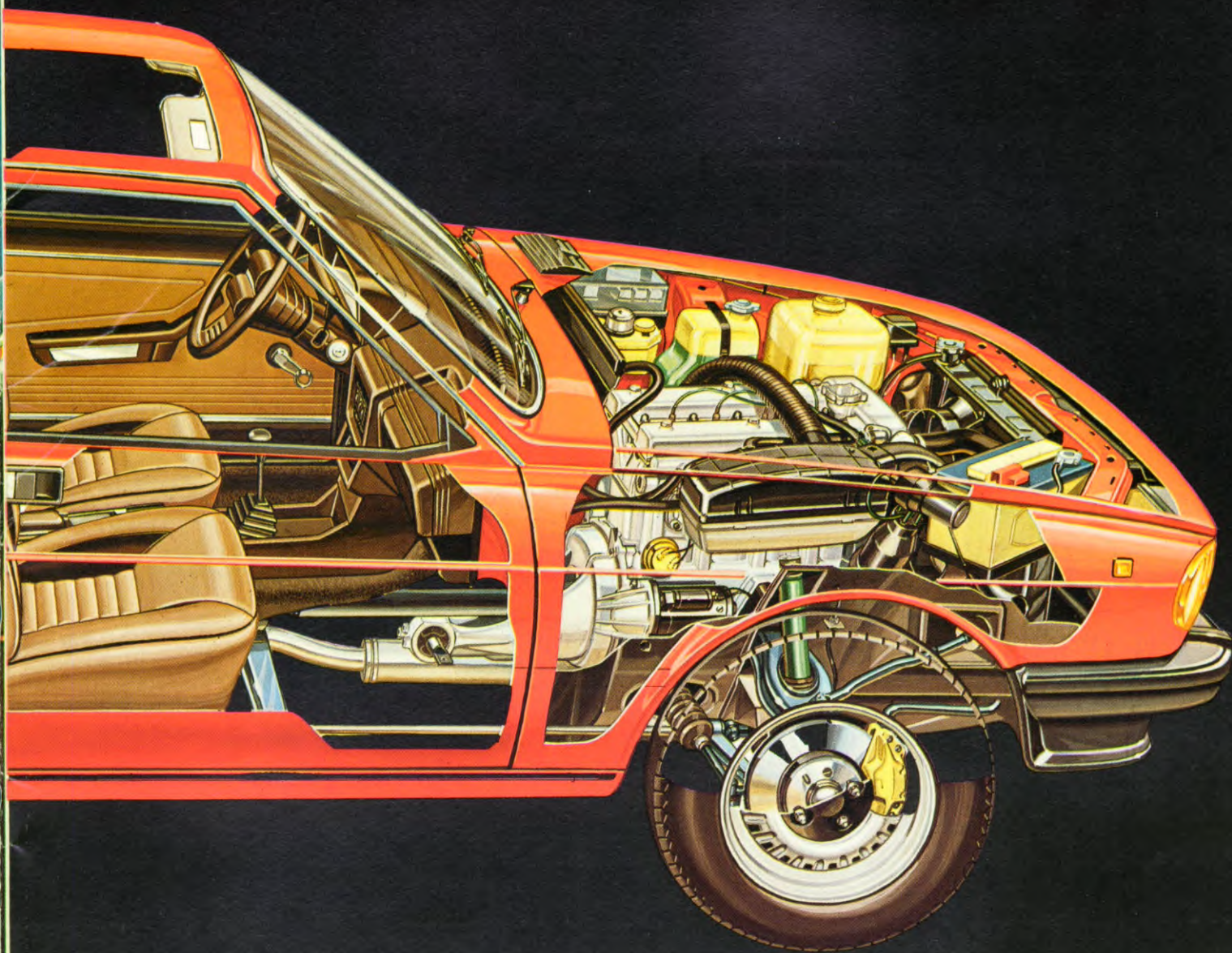
De konstruktieve oplossing van de Giulietta motor beantwoordt dus niet alleen aan de vraag naar hoge prestaties maar ook aan een meer uitgebreid gebruiksprogramma:

- elasticiteit in het stadsverkeer
- volledige prestaties bij wisselend



Het motorcompartiment van de Giulietta is ruim en de verschillende onderdelen zijn rationeel geplaatst. Bij kontrôle- en onderhoudswerkzaamheden, alswel bij reparaties kan men dan sneller werken. Deze snelheid kan men vertalen in lagere onderhoudskosten.

Boven: close-up van het zekeringskastje, waarin ordelijk en handig alle relais en zekeringen van de elektrische installatie zijn ondergebracht.



tieerde afstelling waardoor de rolbewegingen kunnen worden beperkt met als resultaat een maximale stabiliteit en wegligging van de auto, zonder het comfort van de automobilist te verminderen.

In het kort zijn de voordelen van de Dion achteras:

- lichtere besturing en minder moeite om te manoeuvreren
- hoog comfort ongeacht de belading
- grote absorberingscapaciteit voor de oneffenheden van de wegen
- veiligheid, door uitstekende wegligging en stabiliteit van de auto
- minder en gelijkmatige slijtage van de banden (op de Giulietta zijn tubeless radiaalbanden gemonteerd).

De voorwielloophanging is van het type met onafhankelijk opgehangen wielen die aan de carrosserie zijn bevestigd d.m.v. dwarsarmen.

De afstelling van de stabilisatorstangen en de flexibiliteit van de voorwielloophanging, verminderen het rollen van de auto, waardoor het neutrale karakter wordt behouden, en het sneller rijden in bochten, ook bij moeilijke omstandigheden, wordt geaccentueerd.

AUTOBEDRIJF van BOVEN
Phileas Foggstraat 10
7821 AK EMMEN - Tel. 18128

