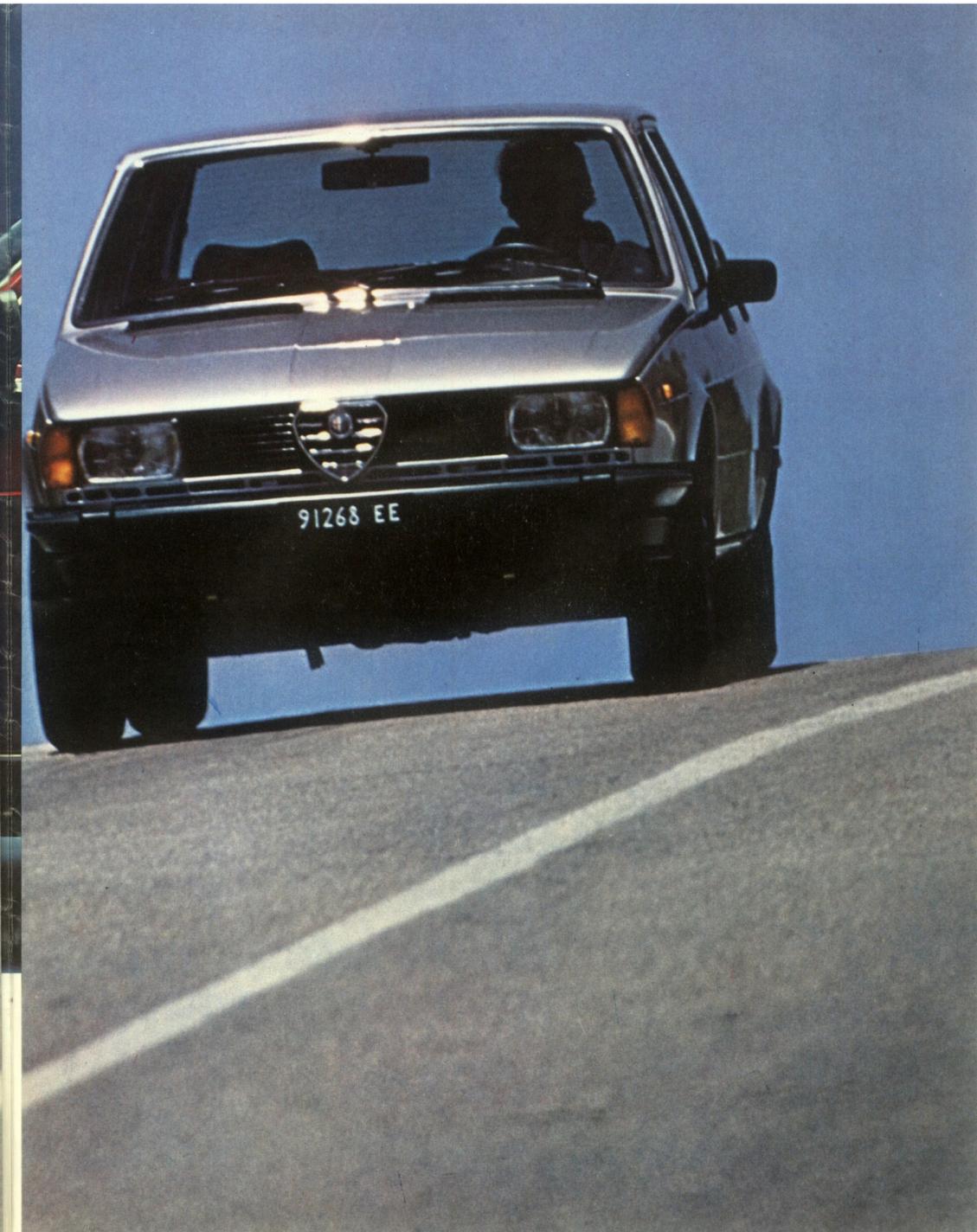


Giulietta



Alfa Romeo







Die Keilform



Die Giulietta wurde im Windkanal auf ihre aerodynamischen Eigenschaften geprüft; die Richtung der Wollfäden auf der Karosserie weist auf eventuelle Luftturbulenzen auf der Fahrzeugoberfläche hin.

Sehen wir uns das Profil der Giulietta an, so sind ihre Linienführung und überlegt gestaltete Aerodynamik hervorsteckend. Von vorn gesehen zeigt sie eine sportliche Frontpartie mit zwei großen rechteckigen Scheinwerfern einschließlich Doppel-Jod-Halogenleuchten sowie einem Spoiler, der in die aus Stahl gefertigte Stoßstange übergeht. Beim Wagenheck stellen wir fest, daß nach wie vor das Konzept des Abrühlhecks unangestrichelt Anwendung findet. Ohne Turbulenzen strömt die Luft über den Heckspoiler; die Folgen sind eine



bessere Bodenhaftung sowie eine höhere Kraftübertragung auf die Antriebsräder. Gleichzeitig vergrößert die Höhe des Heckes das Fassungsvermögen des Kofferraums, und die beiden Eckpunkte des Spoilers stellen gut sichtbare Begrenzungspunkte für den Fahrer beim Einparken dar, da sie ihm die Heckkonturen deutlich machen.





Vernünftige Abmessungen

Die Giulietta ist für heutige Begriffe ein kompakter Wagen, das heißt, sie bietet bei kleinstmöglichen Abmessungen eine bestmögliche Ausnutzung des Innenraumes. Die kompakte Linie der Giulietta (Länge 4210 mm, Breite 1650 mm, Höhe 1400 mm) umfaßt einen Fahrgastraum, der dem eines Zweiliter-Wagens in der Größe entspricht, einen

grossen Kofferraum, eine fortgeschrittene Mechanik mit Transaxle-Prinzip, einen sehr leistungsfähigen, aber dennoch sparsamen Motor, ein reichhaltiges Armaturenbrett und den Komfort eines Grand-Tourisme-Wagens.

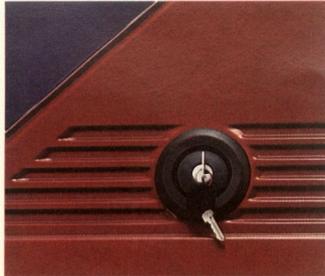
Die Kompaktheit der Giulietta bringt weitere erhebliche Vorteile: die geringeren äußeren Abmessungen bedeuten angenehmeres Fahren in der Stadt, leichteres Einparken, weniger Raumbedarf in der Garage. Der Verzicht auf unnötige Äußerlichkeiten bedeutet weniger Gewicht und damit geringeren

Benzinverbrauch bei besseren Fahrleistungen. Bei dem Ruf nach Wirtschaftlichkeit, der in jüngster Zeit immer stärker erhoben wird, gibt die Giulietta-Lösung die richtige Antwort.

Die Giulietta bietet dem Fahrer und den Passagieren großen Fahrkomfort. Der angebotene Raum, die Ausstattung, die Inneneinrichtung und die Geräuscharmut entsprechen einem Wagen der Luxusklasse. Dies sind die idealen Voraussetzungen für Komfort, leichte Bedienung und Sicherheit, die eine Reise angenehm und nicht anstrengend oder

gar gefährlich gestalten. Die breiten Sitze sind mit Velours verkleidet (wahlweise Texalfa). Wer bequem sitzt, fühlt sich sicher. Der üppige Fußraum erlaubt ein bequemes Ausstrecken der Beine. Die verstellbaren Kopfstützen an den Vordersitzen bieten dem Kopf zugleich Schutz. Die vorderen Sitze können auch als Liegesitze benutzt werden. Der Wagenboden ist mit Bouclé ausgelegt. Die Türpaneele sind mit Stoff verkleidet, der Kofferraum mit Teppich ausgelegt. Die Innenverkleidungen sorgen für eine angenehme Atmosphäre und stellen gleich-

zeitig die letzte sichtbare Schicht eines wirksamen geräusch- und vibrationsdämmenden Schutzsystems dar. Ohne Anstrengung kann sich der Fahrer auf den Verkehrsablauf konzentrieren, während die Fahrgäste sich ungestört unterhalten oder Radio hören können.



Der Innenraum der Giulietta ist geräumig und geschmackvoll ausgestattet: die Sitze haben Veloursbezüge (auf Wunsch auch Kunstleder-Textalfa), vorne verstellbare Kopfstützen, der Wagenboden ist mit Bouclé ausgelegt, die Türverkleidungen in Stoff (wahlweise Textalfa), die hintere Sitzbank weist eine versenkbare Mittelarmlehne auf.





Zahlreiche Instrumente sorgen für ein sicheres Fahren

Eine Stärke der Alfa Romeo-Wagen liegt in ihrer Sicherheit. Die Konstruktion, die Aggregate, die Bremsen und die Straßenlage sind auf die Fahrleistungen des Wagens abgestimmt. Die jederzeit zur Verfügung stehenden Leistungsreserven des Motors gestatten es dem Fahrer, eventuellen Gefahren vorzubeugen.

Die entspannte Sitzposition verleiht dem Fahrer das Gefühl, Leistungsstärke und Sicherheit zu beherrschen. Der Fahrersitz ist bequem; die Lenksäule kann nach Wunsch verstellt werden; die Rundumsicht ist hervorragend; alle Be-

dienungshebel liegen bequem zur Hand und alle Kontrollinstrumente sind sehr übersichtlich unter dem Gesichtspunkt optimaler Ablesbarkeit angeordnet.

Die Instrumente umfassen: Tachometer mit Gesamt- und Tageskilometerzähler, elektronischen Drehzahlmesser, Öldruckmesser, Wasserthermometer, Benzinuhr. Über dem inneren Rückblickspiegel ist auf Wunsch (Aufpreis) eine moderne elektronische Digitaluhr, die auch bei Dunkelheit gut ablesbar ist, angebracht.

Mit drei Hebeln an der Lenksäule wird



die gesamte elektrische Anlage im Wagen bedient; ohne ein Wegnehmen der Hände vom Lenkrad können diese betätigt werden. Die Kontrollvorrichtungen sind vollständig; dem Fahrer stehen 9 Kontrollleuchten zur Verfügung.

Eine Heizung, ein mit drei Geschwindigkeitsstufen laufender Elektro-Ventilator, 12 Luftaustrittsdüsen sowie eine handliche Anordnung der Bedienelemente gehören zur Belüftungsanlage der Giulietta, die 6.500 Liter Luft pro Minute bei einer Reisegeschwindigkeit von 100 km/h umwälzt. Der Fahrer kann die

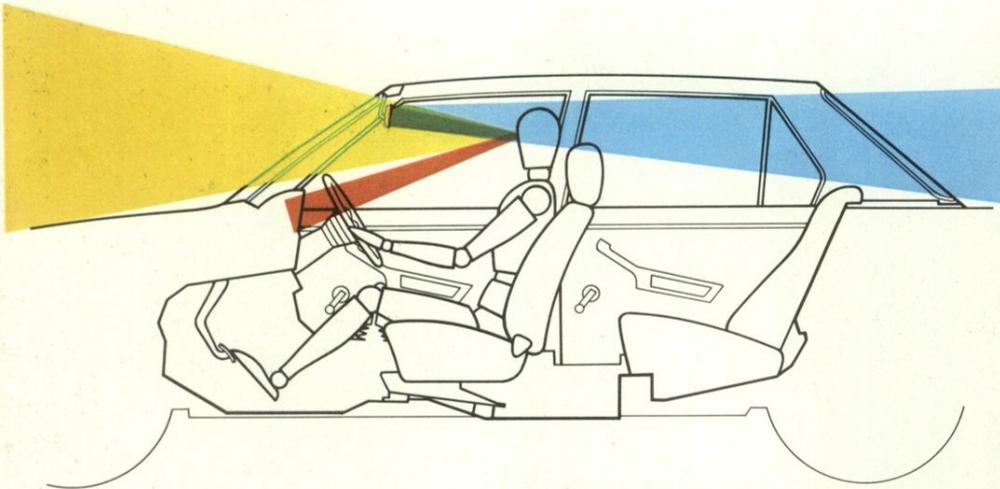
ihm angenehme Temperatur einregulieren. Ohne Veränderung am Armaturenbrett kann eine Klimaanlage (die Vorrichtungen sind vorhanden) nachträglich eingebaut werden.





Die Sitze der Giulietta: Metallstruktur mit Stahlfederung und eine üppige Polsterung gewährleisten einen hervorragenden Sitzkomfort.

Auf der nächsten Seite rechts: Als Extra (gegen Aufpreis) kann eine elektronische Digitaluhr, die auch bei Dunkelheit ablesbar ist, mitgeliefert werden.

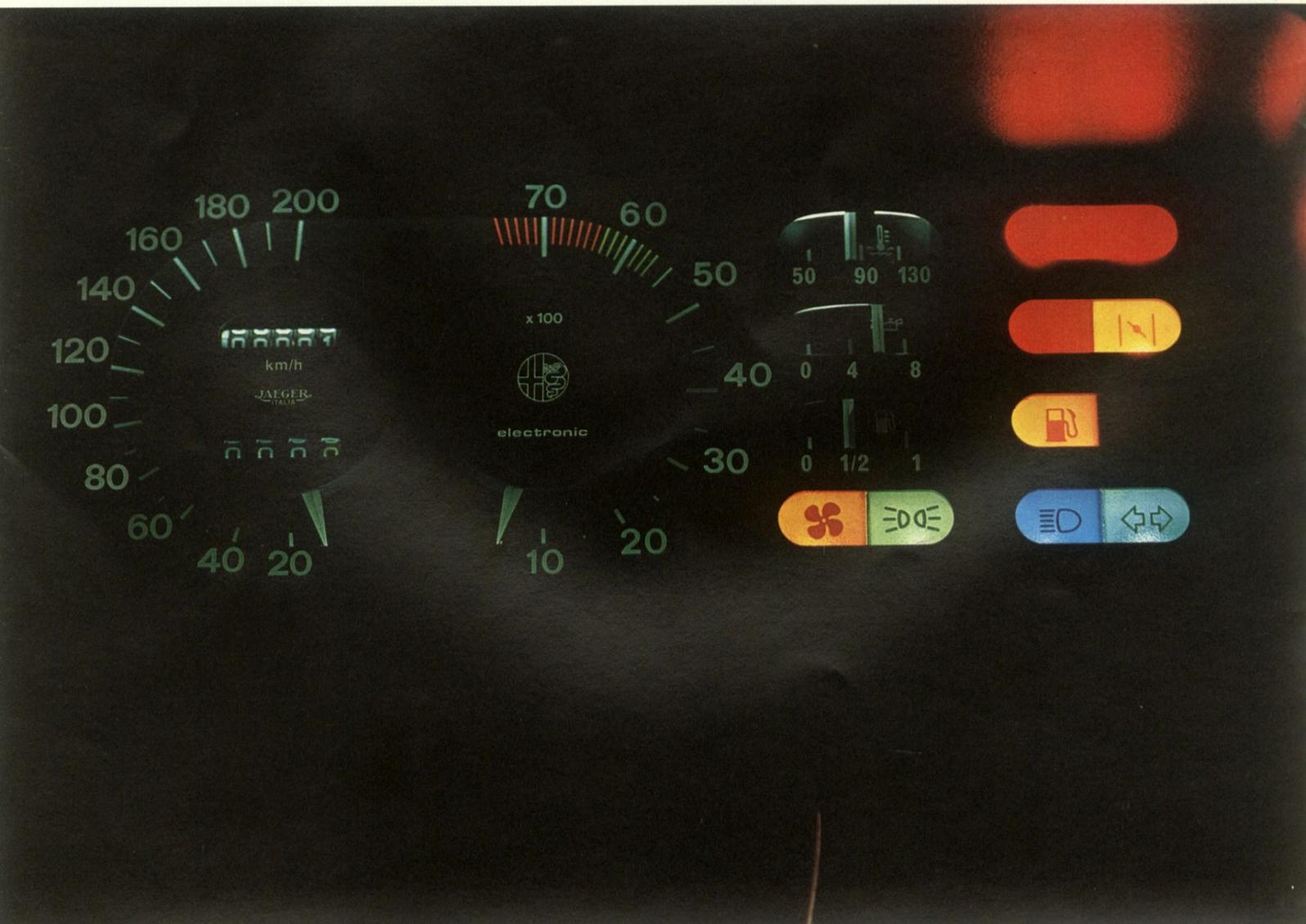


Dank der großflächigen Verglasung, der niedrigen Gürtellinie und der geneigten Motorhaube hat der Fahrer eine größtmögliche Rundumsicht. Die Instrumentierung ist zweckmäßig gestaltet und komplett.

Oben rechts: Das kelchförmige, stark gepolsterte Lenkrad hat zum Schutz des Fahrers eine stoßabsorbierende Nabe.

Unten rechts: Die Belüftungsanlage gestattet ohne Änderungen den nachträglichen Einbau einer Klimaanlage (Sonderausstattung gegen Aufpreis, nur bei der Giulietta 1.6 und 1.8 möglich).

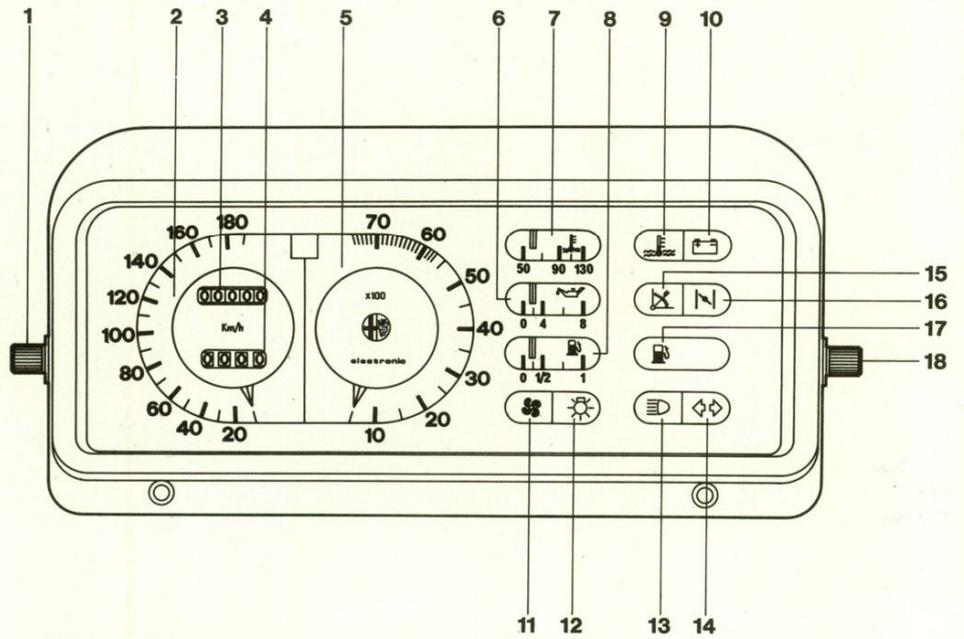




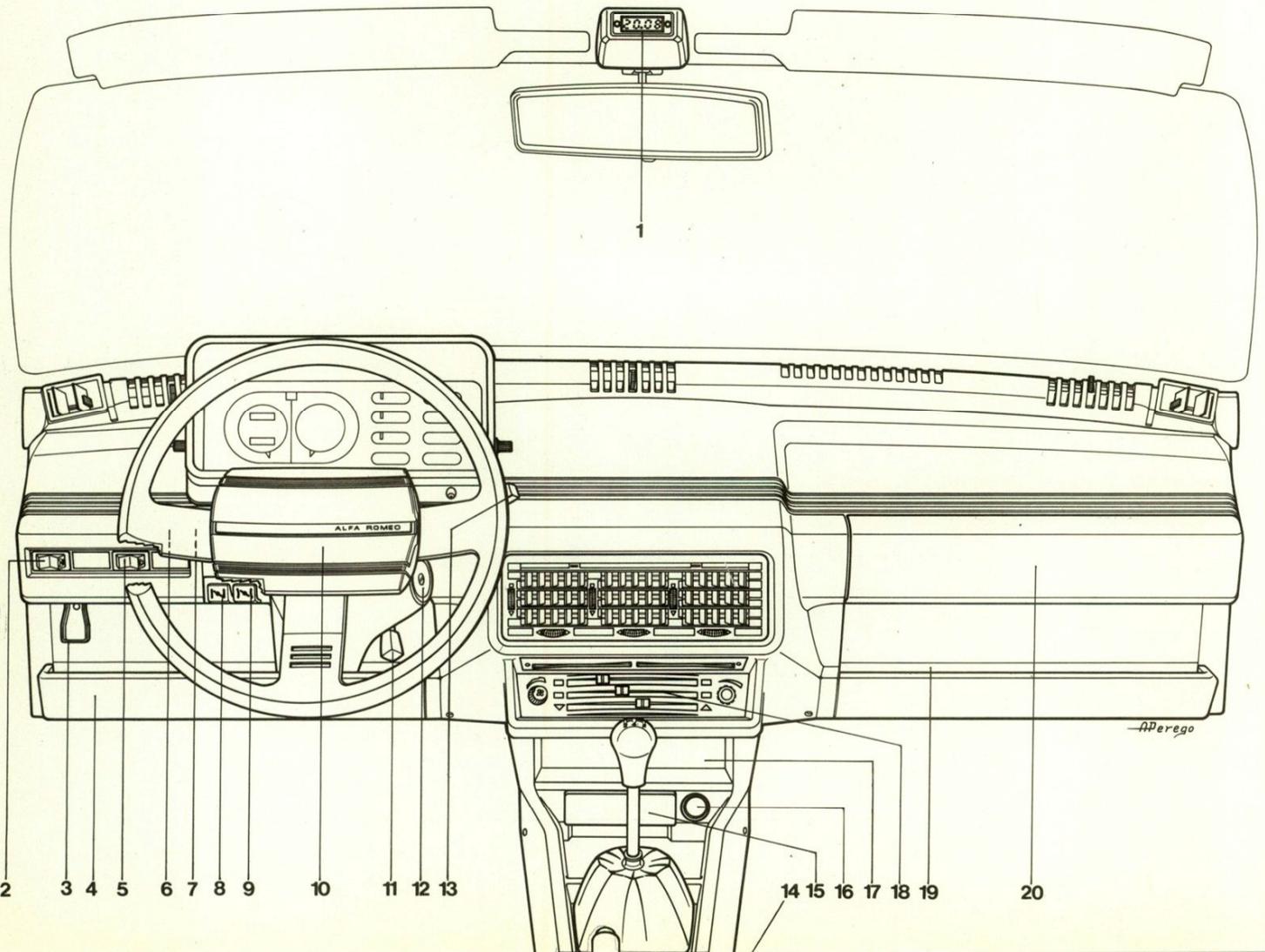
- 1) Nullsteller für Tageskilometerzähler
- 2) Geschwindigkeitsmesser
- 3) Kilometerzähler
- 4) Tageskilometerzähler
- 5) Drehzahlmesser
- 6) Öldruckmesser
- 7) Kühlwasserthermometer

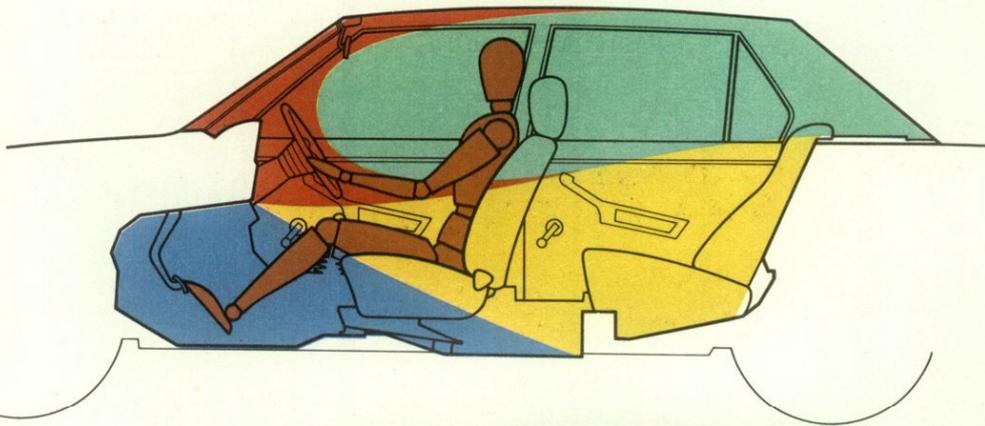
- 8) Kraftstoffvorratsanzeiger
- 9) Warnleuchte für Kühlwasserthermometer
- 10) Kontrollleuchte für Drehstromlichtmaschine
- 11) Kontrollleuchte für Elektrogebläse
- 12) Standlicht-Kontrollleuchte
- 13) Fernlicht-Kontrollleuchte

- 14) Blinker-Kontrollleuchte
- 15) Warnleuchte für gezogene Handbremse und Bremsflüssigkeit-Mindeststand
- 16) Starter-Kontrollleuchte
- 17) Kraftstoffreserve-Warnleuchte
- 18) Regler für Lichtstärke auf Instrumentenbrett

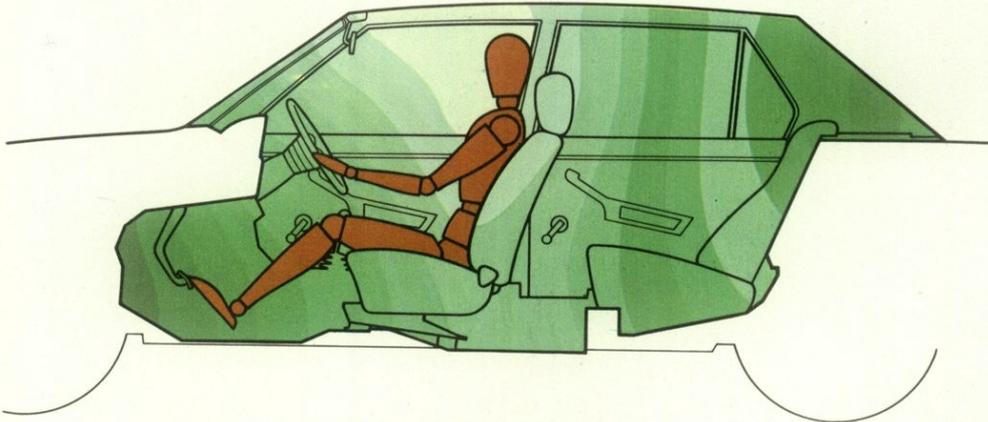


- 1) Digitaluhr (gegen Aufpreis)
- 2) Schalter und Kontrollleuchte für beheizbare Heckscheibe
- 3) Öffnungshebel für Motorhaube
- 4) Ablagefach
- 5) Schalter und Anzeileuchte der Warnblinkanlage
- 6) Aussenbeleuchtung und Lichthupe
- 7) Blinkleuchten
- 8) Starter
- 9) Handgasbetätigung
- 10) Taste für Doppelklanghorn
- 11) Lenkrad-Höhenverstellung
- 12) Zündanlass- und Lenkschloss
- 13) Scheibenwischer (2 Geschwindigkeiten plus Intervallschaltung)
- 14) Ablagefach
- 15) Aschenbecher
- 16) Zigarrenanzünder
- 17) Einbaumöglichkeit für Autoradio
- 18) Bedienungshebel für Heizung und Belüftung, dreistufiges Elektrogebläse
- 19) Ablagefach
- 20) Handschuhkasten

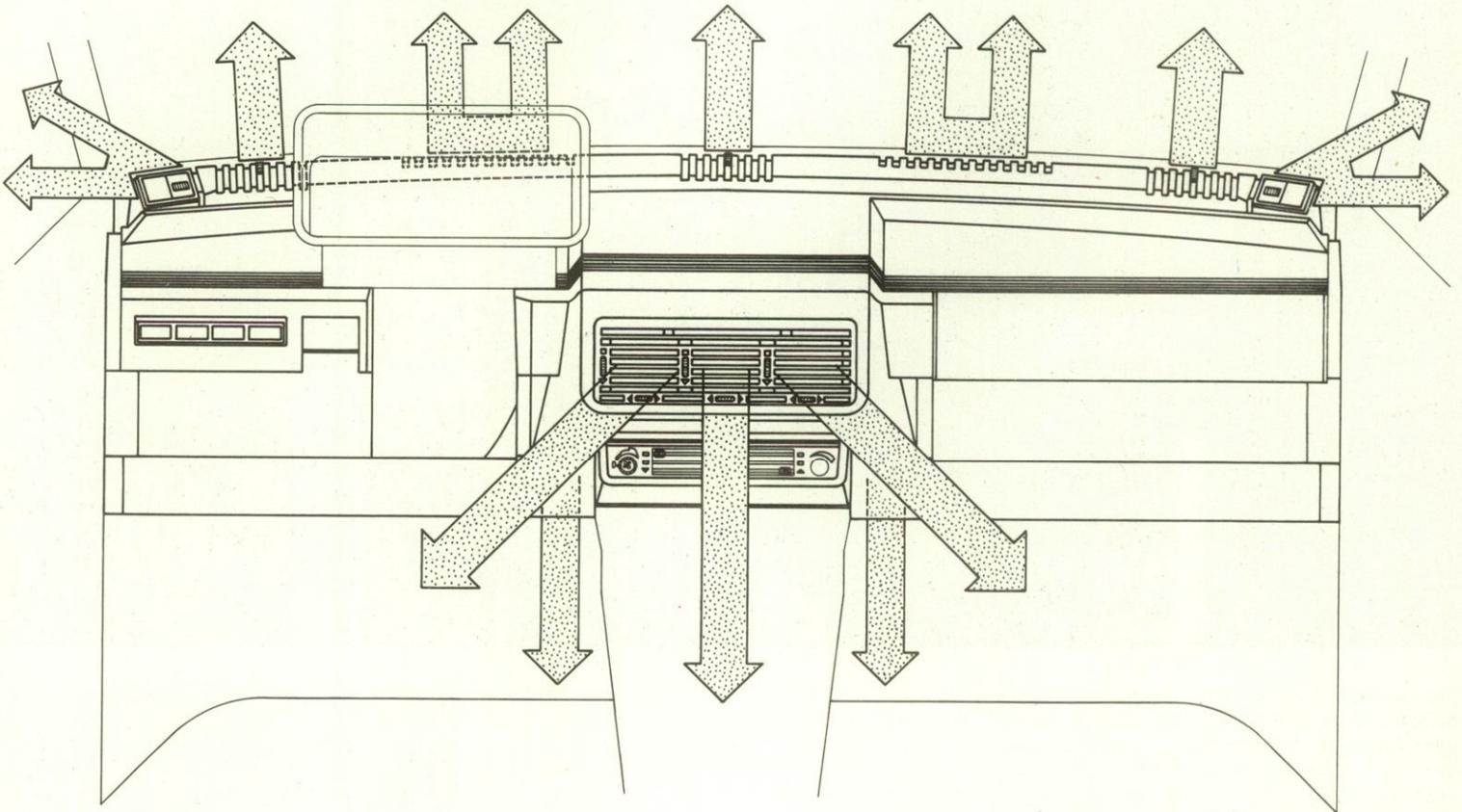




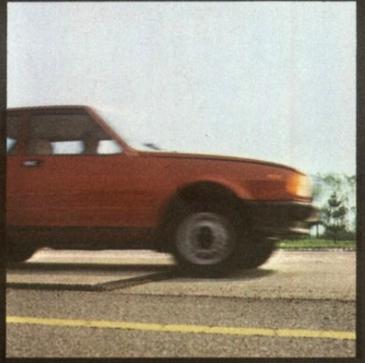
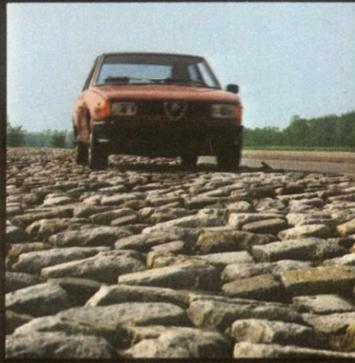
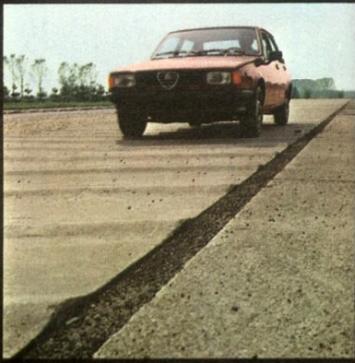
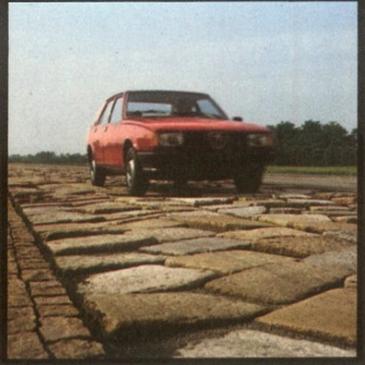
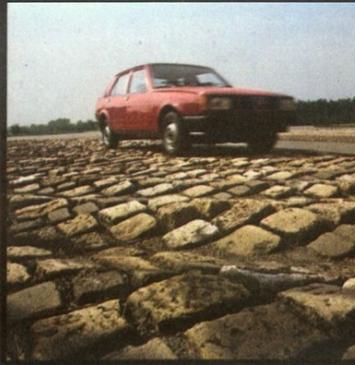
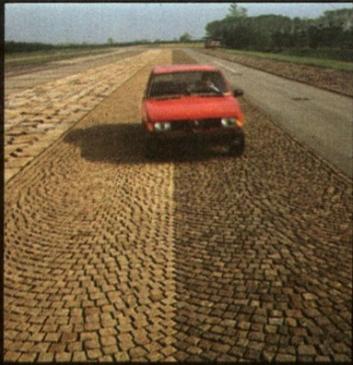
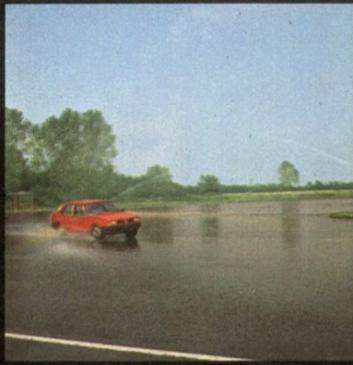
Die Heizungs- und Belüftungsanlage sorgt für eine optimale Belüftung und Temperierung des Innenraumes.



Computerzeichnung über mögliche Geräuschquellen: eine ausgeklügelte Kombination von wirksamen geräusch- und vibrationsdämmenden Materialien schützt die Insassen vor Lärmbelastungen.



Der Regulierungshebel der Belüftungs- und Heizungsanlage ermöglicht eine gleichmäßige Temperatur im Innenraum; die Frischluftzufuhr kann nach Belieben geregelt werden; die 12 Luftaustrittsdüsen sorgen für eine individuelle Belüftung.

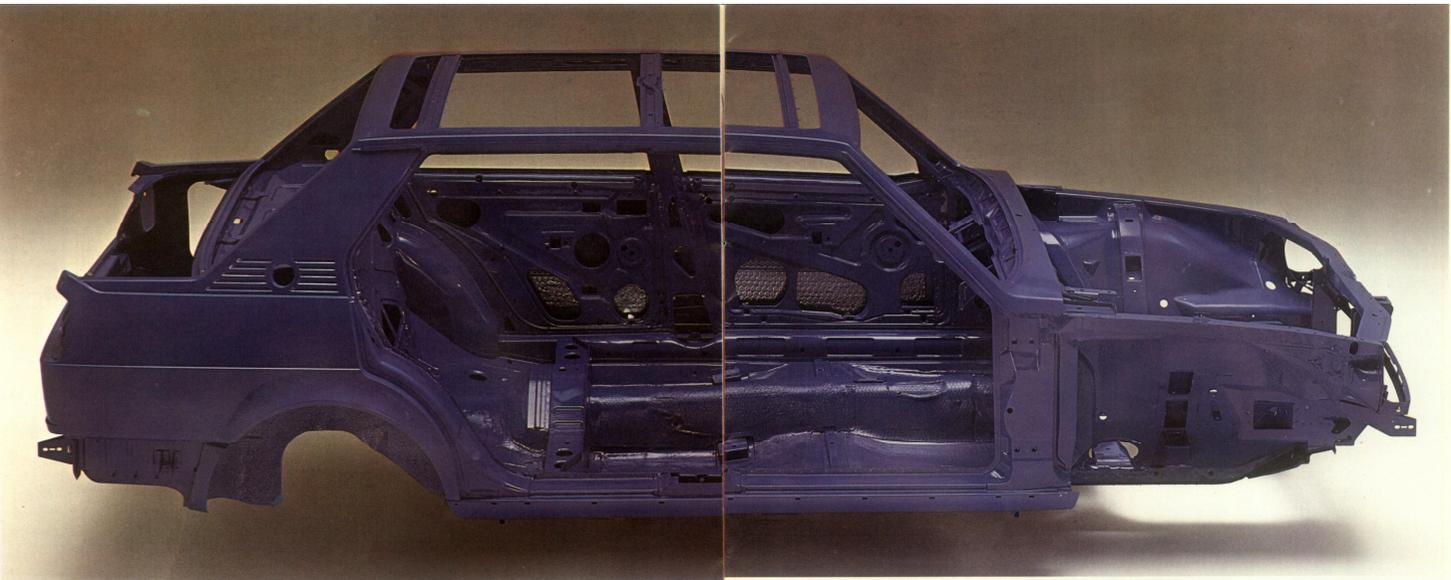


Das Versuchsgelände von Alfa Romeo in Balocco/Provinz Vercelli weist alle möglichen Straßenzustände und Geländeformen auf, wo die Fahrzeuge allen denkbaren Erprobungen standhalten müssen: auf nasser Piste werden das Fahrverhalten und die Reaktion getestet; Kopfsteinpflaster und Betonschwellen beanspruchen Aufhängungen und Len-

kung; die «Waschbrettstraßen» dienen zur Ermittlung des bestmöglichen Sitzkomforts; in einer überfluteten Durchfahrt werden mögliche Wassereinträge oder Funktionsstörungen durch Nässe kontrolliert; in Kurven und Slalomstrecken werden die Funktion der Lenkung, das Verhalten des Fahrwerks und die Straßenlage erprobt, auf Steil-

strecken (bis zu 30% Steigung) Anfahren und die Wirksamkeit der Handbremse geprüft.

Komfort, Sicherheit und Störunanfälligkeit der Alfa Romeo-Modelle müssen sich auf den Teststrecken in Balocco unter härtesten Bedingungen bewähren.



Die aktive und passive Sicherheit

Karosserie und Innenraum, Radaufhängungen und Motor sind alle unter der gleichen Voraussetzung konstruiert: der Sicherheit, von der heute alle sprechen, über die aber alle Alfa Romeo-Modelle schon von jeher verfügen.

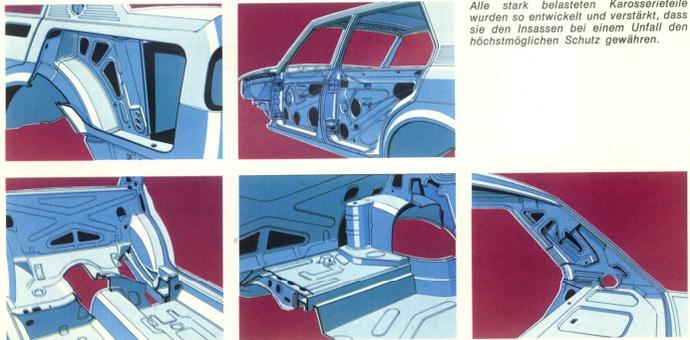
Die Bremsen sind nach dem klassischen Alfa Romeo-Prinzip als Zweikreis-Bremse ausgebildet. Vier Scheibenbremsen mit Servo-Unterstützung und Bremskraftmodulator für die Hinterräder, abhängig vom Pedaldruck, sorgen für eine optimale Bremsung bei jedem Beladungszustand und auch auf einen zu starken und plötzlichen Druck auf das Bremspedal reagiert das Bremssystem weich und ohne Blockieren der Hinterräder.

Die Karosserie ist aus Stahlblechen unterschiedlicher Stärke (zwischen 0,9 mm und 1,5 mm) gefertigt; in die selbsttragende Karosserie sind die progressiv wirkenden Knautschzonen von vornherein eingerechnet worden, um die passive Sicherheit der extrem steifen Fahrgastzelle zu gewährleisten. Der Fahrgastraum wird seitlich durch kräftige Türschweller geschützt, die mit den vorderen, zentralen und hinteren Türholmen und durch die Dachtraverse untereinander verbunden sind. Zur Steifheit und Schutzwirkung der Karosserie tragen darüber hinaus bei: das Metallgerippe des Windschutzscheiben- und Heckscheibenrahmens, das Armaturenbrett, die Querverstrebrungen der Bodengruppe, die Querverstrebrungen zwischen Bodengruppe und Kofferraum sowie die mechanischen Gruppen (z.B. Radaufhängungen), die insgesamt so angeordnet sind, daß sie gleichsam einen Käfig um den Fahrgastraum herum bilden.

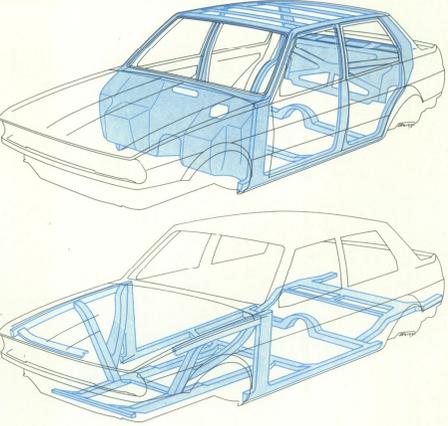
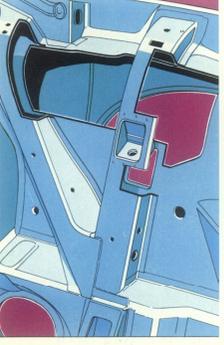
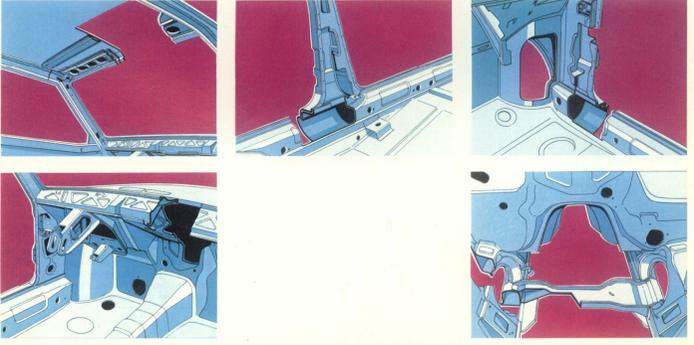
Alle Einzelheiten, die die Sicherheit betreffen, wurden nicht nachträglich hinzugefügt, sondern schon in der Gesamtkonzeption der Giulietta eingeplant. Zum Beispiel ist von vornherein die Gurtrollautomatik für die **Drei-Punkt-Sicherheitsgurte**, die einer Belastung von 600 kg standhalten, im Mittelholm vorgesehen. Der **Benzintank** besteht aus unverformbarem, stoßgesichertem Kunststoffmaterial und befindet sich an einer absolut gesicherten Stelle zwischen den Rücksitzen und dem Kofferraum, vor Stößen aus allen Richtungen geschützt. Die **Sicherheitslenkung** besteht aus zurückschaltender Zahnstangenlenkung, geteilter Lenksäule mit Kardangelenken und kelchförmigem, stark gepolstertem Lenkrad. Die Lenkradnabe ist als stoßabsorbierendes Verformungsteil ausgebildet, so daß sie im Falle eines Aufpralls

sich verformt und demzufolge den Fahrer schützt.

Weitere Sicherheitsvorkehrungen sind: **Verbundglaswindschutzscheibe**, **auslenkbarer Rückblickspiegel**, **dreidimensionale Türschlösser mit Kindersicherung an den hinteren Türen**, **das absolute Vermeiden jeglicher scharfkantiger und vorspringender Teile außen an der Karosserie**, **hervorragende Prall-Polsterung des Armaturenbretts aus verformbarem Material**, **die Verstrebrungen des Dachs und der Türen**. Zu den Sicherheitsvorkehrungen gehören auch die **Stößstangen aus Stahl mit Stoßschutzhörnern**, die die Aufprallkraft vermindern; auch bei hohen Aufprallgeschwindigkeiten werden die Stahl-Stößstangen lediglich verformt, so daß sie den Wagenaufbau und die Wagenteile schützen.

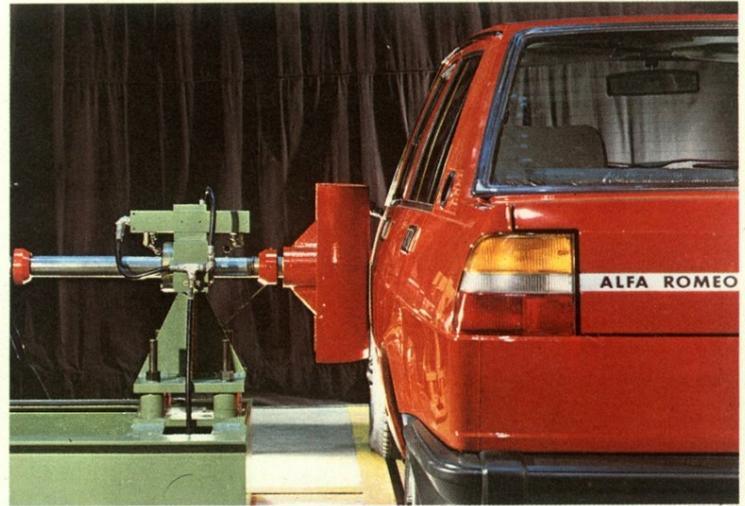


Alle stark belasteten Karosserieteile wurden so entwickelt und verstärkt, dass sie den Insassen bei einem Unfall den höchstmöglichen Schutz gewähren.



Oben: die Karosseriestruktur. Unten: Struktur der Bodengruppe.





Spezifische Sicherheitstests im Entwicklungszentrum von Alfa Romeo. Von oben nach unten und von links nach rechts: Prüfung der Befestigungspunkte für Sicherheitsgurte; Vorrichtung zur Simulation eines seitlichen Auffahrunfalls; Prüfung der Festigkeit des Daches im Fall eines Überschlagens des Fahrzeugs; Vorrichtung zur Prüfung der Verriegelung der Motorhaube; Crash-Test zur Demonstration der Sicherheit der Fahrgastzelle.

Hochwirksamer Korrosionsschutz

Die Korrosionsschutz-Vorkehrungen werden in der Herstellung wie folgt berücksichtigt:

Beim Entwurf: Nahtstellen oder sonstige Übergänge werden bei der Montage der verschiedenen Einzelteile nach Möglichkeit vermieden, da sich hier Staub und Feuchtigkeit sammeln können. Die Karosseriehohlteile oder verschachtelte Teile sind von vornherein so entwickelt worden, daß eine vollständige Rundumlackierung und eine spätere Be- und Entlüftung gewährleistet sind.

Die gegenseitige Beeinflussung der Blechteile wurde durch zahlreiche Isoliervorgänge ausgeschlossen: Verzinkung, Kadmierung und Verwendung von Kunststoffschichten. Auf diese Art und Weise wurden 200 Einzelteile behandelt.

In der Produktion: Alle Nahtstellen der Blechteile wurden vorher mit zinkhaltigen Lacken (zinc-rich primers) behandelt und dann mit PVC versiegelt. Die Kanten der beweglichen Teile (Motorhaube, Kofferraumdeckel und Türen) wurden mit Gummileisten bekleidet, die die Übergangsstellen voll ausfüllen und eine Oxydierung durch Luftfeuchtigkeit ausschließen. Viele der am meisten gefährdeten Blechteile werden durch das «Zincrometal»-Beschichtungsverfahren zusätzlich geschützt:

Als erstes wird eine Schicht DACROMET auf das Blechband aufgetragen. Es handelt sich um eine wasserlösliche Dispersion auf Basis Chromsäure und

Zinkstaub und wird in einem Ofen bei einer Objekttemperatur von ca. 150° eingebrannt. Die sonst übliche chemische Vorbehandlung der Blechoberfläche durch Passivieren oder Phosphatieren entfällt. Direkt anschließend erfolgt die zweite Beschichtung, und zwar mit einem schweißfähigen Zinkstaubprimer auf Basis Epoxydharz, dem «ZINCROMET». Diese Beschichtung ist eine im wesentlichen anorganische Chromschicht, die im Ofen bei einer Objekttemperatur von ca. 250° eingebrannt wird. Entsprechend der späteren Hauptbelastung durch Verformung oder Korrosionsgefährdung der einzelnen Karosserieteile wird die Filmschicht des «ZINCROMET» dünner oder dicker aufgetragen.

Die Bodengruppe, die Radkästen und die Türschweller sind mit einer PVC-Schicht überzogen. PVC-Platten wurden bei den Türen, Kotflügeln und vielen Teilen des Kofferraums und natürlich auch im gesamten Fahrgastraum zur Geräusch- und Vibrationsdämpfung verwendet.

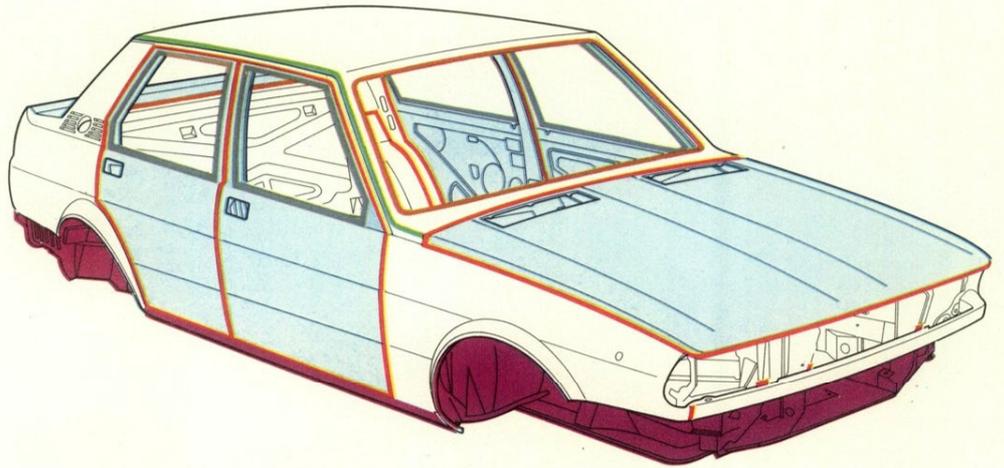
Das Lackierungsverfahren: Nach den Wasch- und Entfettungsvorgängen bei der Rohkarosserie, nach der Phosphatierung und der technisch aufwendigen Passivierung, kommt es jetzt erst zur eigentlichen Lackierung, die in einem 4-Phasen-Zyklus erfolgt: Elektrophorese, Grundierung, Vorlack und Decklack. Besondere Sorgfalt gilt den äußeren Karosserie-Details. Die Fensterrahmen sind aus nylonbeschichtetem Stahl anstelle des allgemein verwendeten Chromstahls und bleiben dadurch kratzfest und korrosionsbeständig.



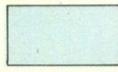
Jedes neue Alfa Romeo-Modell wird zur Überprüfung des Korrosionsschutzes dem Arizona-Test unterworfen: Das Fahrzeug wird ca. 1.230 Stunden in einem Raum mit 40° Temperatur und 100% Luftfeuchtigkeit abgestellt. Dort entwickelt sich ein stark salzhaltiger Wasserdampf (Bilder oben und unten); eine weitere Besonderheit des Arizona-Tests besteht in 200-maligem Durchfahren eines stark salzhaltigen Wasserbeckens bei gleichzeitiger Berieselung durch Salzwasser von oben.

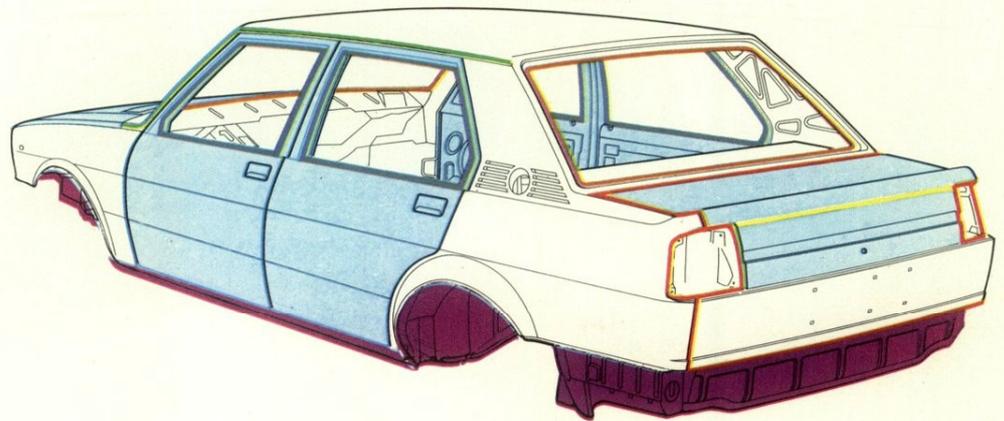
Auch die Stoßstangen aus Stahl wurden der gleichen Behandlung mit «Rilsan»[®] unterzogen, einem Spezialerzeugnis aus Nylon, das eine stoßunempfindliche elastische Schicht bildet.

Beim fertigen Wagen: alle Karosseriehohlteile werden zusätzlich noch durch Kriechhöle und dauerhafte Wachsschutzschichten behandelt und versiegelt.



Korrosionsschutz

-  PVC-Schicht
-  Zincometal-Beschichtung
-  Galvanische Verzinkung + Kunststoffabdichtung
-  Galvanische Verzinkung + Zinklack + Kunststoffabdichtung
-  Kunststoffabdichtung
-  Rilsanbeschichteter Stahl

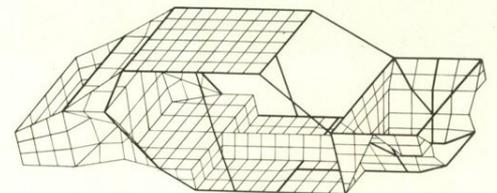
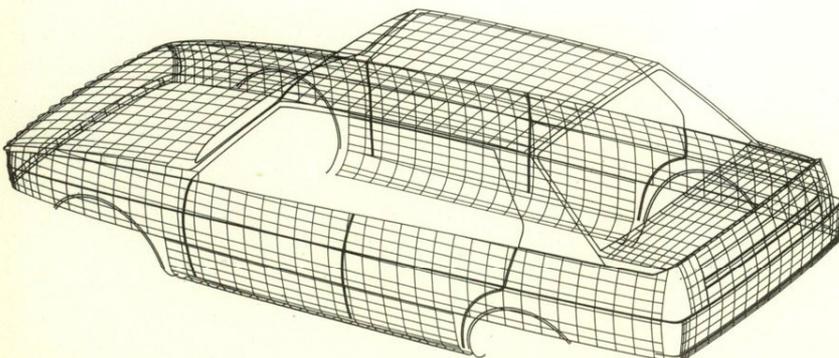


Aerodynamische Linienführung und vollkommener Korrosionsschutz

Der Einsatz des Prozeßrechners zur Prüfung des Verhaltens auf der Straße und einer genauen Abstimmung des Wagens ist allgemein gebräuchlich. Bei Alfa Romeo wurde wesentlich mehr getan. Schon beim Entwurf der Giulietta wurde ein solcher Computer verwendet, um die Abmessungen der Rohkarosserie und der äußeren Flächen zu berechnen.

Mit dieser Methode erzielt man die bestmögliche Ausnutzung der Karosseriestruktur ohne unnötigen Materialaufwand und gleichzeitiger Gewichtersparnis, die dem Verbrauch und damit der Wirtschaftlichkeit zugute kommt. Außerdem werden die passive Sicherheit und die strukturelle Festigkeit des Fahrzeugs erheblich verbessert.

Eine so konstruierte Karosserie absorbiert die später auftretenden Kräfte und gewährleistet eine überdurchschnittliche Haltbarkeit, auch im Hinblick auf die getroffenen Korrosionsschutzmaßnahmen.



Links: Vom Prozeßrechner ermittelte Karosserieform für die Fertigung von Präzisions-Preßwerkzeugen.
Oben: Geometrisches Schema der Karosseriestruktur zur Verbesserung der passiven Sicherheit und der Belastbarkeit der Fahrgastzelle.

Vergaseranlage: 2 Doppelhorizontalvergaser.

Ventilsteuerung: Die Steuerung der hängenden, v-förmig angeordneten Ventile erfolgt direkt durch zwei oben liegende Nockenwellen über dazwischen liegende, in Ölbad gelagerte Ventilbecher. Auslassventile natriumgekühlt.

Zündung: Batterie-Zündung, Verteiler, Golden Lodge Zündkerzen.

Elektrische Anlage: Drehstromlichtmaschine 540 W.

Kupplung: Einscheiben-Membranfeder-Kupplung mit hydraulischer Betätigung und automatischer Nachstellung.

Getriebe: 5 synchronisierte Vorwärtsgänge und ein Rückwärtsgang. Knüppelschaltung.

Vorderradaufhängung: Einzelradaufhängungen an viereckigen Querlenkern, Federung durch Torsionsstäbe. Hydraulische Teleskopstoßdämpfer; querliegender Kurvenstabilisator.

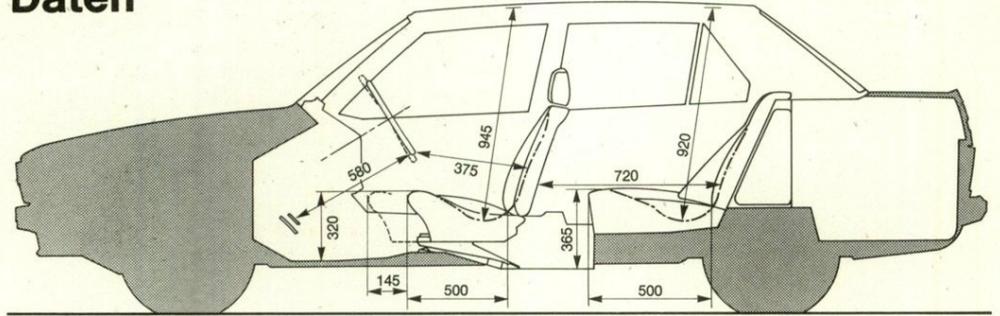
Hinterradaufhängung: Längsverankerung der De Dion Achse durch zwei beidseitige Zugstreben; Querverankerung mit Watt - Parallelogramm. Schraubenfedern und hydraulische Teleskopstoßdämpfer; querliegender Torsionsstab als Kurvenstabilisator.

Hinterachse: Gruppe: - Kupplung/Getriebe/Differential - direkt mit dem Wagenaufbau durch Gummielemente verbunden. Der Achsantrieb hat Hypoid-Verzahnung.

Lenkung: Zahnstangenlenkung. Zweifachgeteilte Sicherheitslenksäule. Zurückliegendes Lenkgehäuse.

Bremsen: 4 Scheibenbremsen mit Zweikreisbremssystem, Bremskraftregler auf Hinterräder wirkend. Unterdruck-Bremsverstärker. Handbremse wirkt auf die Brems-Scheiben der Hinterräder.

Technische Daten

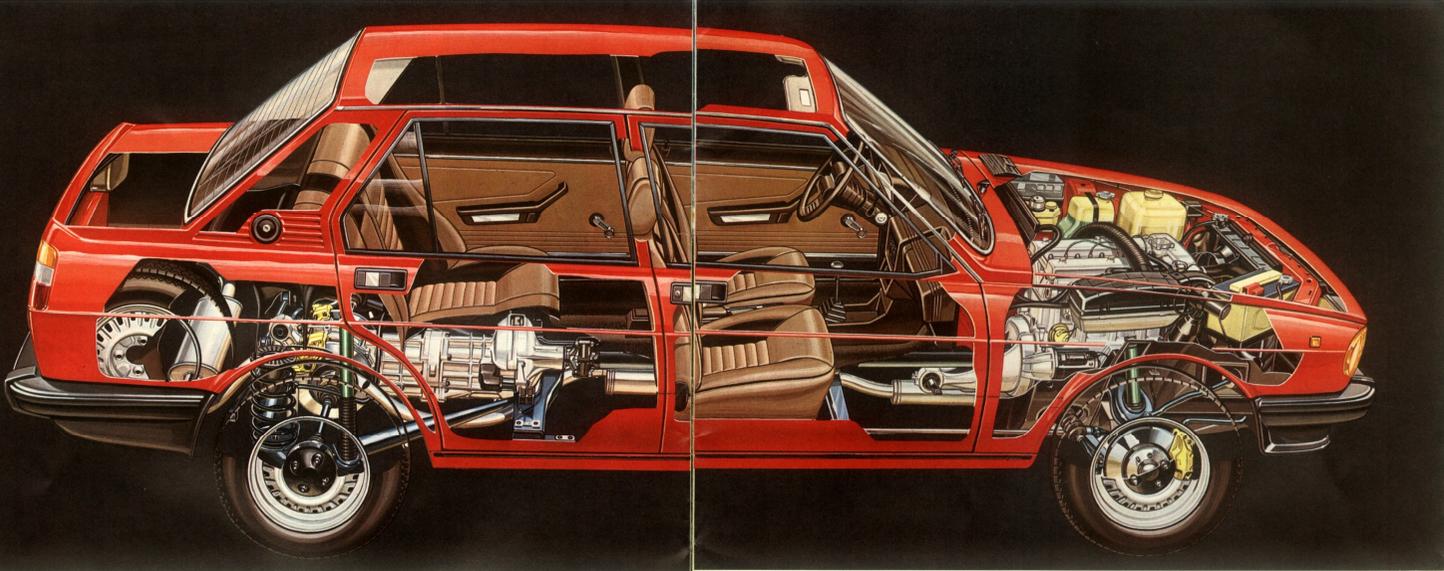


	Giulietta 1.3	Giulietta 1.6	Giulietta 1.8
Zylinder	4 in Reihe	4 in Reihe	4 in Reihe
Bohrung mm	80	78	80
Hub mm	67,5	82	88,5
Zylinderinhalt ccm	1347	1556	1767
Leistung kW/min ⁻¹	66/6000	79/5600	90/5300
(Leistung PS DIN/min ⁻¹)	90/6000	108/5600	122/5300
Drehmoment Nm/min ⁻¹	120/4500	142/4300	167/4000
(Drehmoment mkg DIN/min ⁻¹)	12,3/4500	14,5/4300	17/4000
Radstand mm	2510	2510	2510
Spurbreite vorn mm	1360	1360	1360
Spurbreite hinten mm	1358	1358	1358
Länge mm	4210	4210	4210
Breite mm	1650	1650	1650
Höhe unbeladen mm	1400	1400	1400
Leergewicht fahrbereit kg	1100	1100	1100
Anhängelast kg	1000	1100	1100
Höchstgeschwindigkeit km/h	166	174	178
Reifen	165 SR 13	165 SR 13	165 SR 13 (185/70 SR 13 Sonderausstattung gegen Mehrpreis)
Sitzplätze	5	5	5
Elektroanlage Volt	12	12	12
Tankinhalt Liter	50	50	50

Daten, Beschreibungen und Illustrationen haben lediglich informativen Wert. Die Produkte können unterschiedliche Eigenschaften aufweisen, auch infolge konstruktiver Erfordernisse. Einige der im Prospekt beschriebenen und abgebildeten Ausstattungen sind nicht serienmäßig. Genaue Informationen erhalten Sie von Ihrem Alfa Romeo Vertragshändler.

Printed in Italy.
805 1093/D

AMILCARE PIZZI ARTI GRAFICHE S.p.A.
CINISELLO B. (MILANO - ITALIA) - 1980

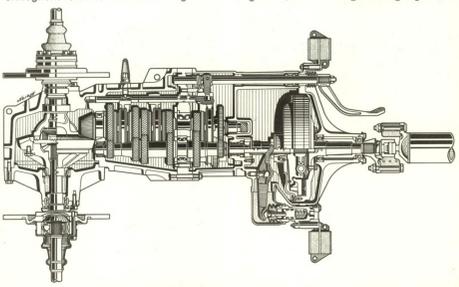


Ausgeglichenes Fahrverhalten

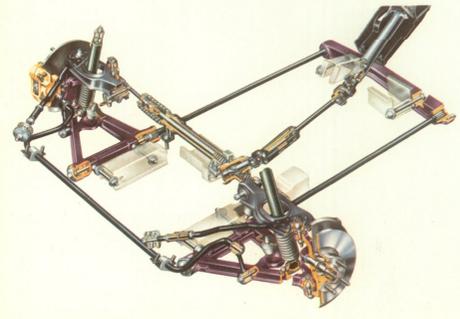
Die neue Giulietta verwendet das bewährte und aufwendige Transaxle-Prinzip mit De-Dion-Hinterachse. Die ideale Gewichtsverteilung (50% vorne, 50% hinten) sorgt für ein absolut neutrales Fahrverhalten in der Kurve, Stabilität und hervorragende Straßenlage, unabhängig vom Beladungszustand. Einerseits bewirkt die Entlastung der Vorderäder eine leichtgängige Lenkung, die besonders im Stadtverkehr und beim Einparken geschätzt wird, andererseits garantiert die Belastung der Hinterachse eine ideale Bodenhaftung bei allen Straßenverhältnissen, besonders bei Regen oder Schnee.

Als Hinterachse ist in der Giulietta eine De-Dion-Achse mit geschlossener Dreiecksführung und Querverführung durch Wattgestänge eingebaut. Durch diese Konstruktion bleiben auch in den Kurven die Räder immer senkrecht auf der Straße. Es ist der gleiche Effekt, wie man ihn bei Rennstrecken mit überhöhten Kurven erzielt. Das Ergebnis ist ein iden-

tisches Fahrverhalten in der Kurve wie auf der Geraden. Die De-Dion-Achse gleicht Straßenebenheiten und Rollbewegungen des Fahrzeugs aus. Sie ermöglicht leichtes und ermüdungsfreies



Fahren und bewirkt geringe und gleichmäßige Reifenabnutzung (es werden schlauchlose Stahlgürtelreifen montiert). Die Stoßdämpfer der Giulietta wirken degressiv, um Schlingerbewegungen zu



verringern und eine hohe Fahrstabilität und Bodenhaftung ohne Beeinträchtigung des Fahrkomforts zu gewährleisten.

Auch die Vorderradgeometrie begünstigt das stabile Fahrverhalten der Giulietta. In den Kurven neigt sich das Fahrzeug durch die Zentrifugalkraft nach außen. Durch die Auslegung der Vorderradgeometrie, neigt sich das Vorderrad weniger und gewährleistet dadurch optimale Seitenführung.

Man kann sagen, daß durch die Form und Anordnung der vorderen Dreieckslenkung die Giulietta von selbst die Radstellung vornimmt, die die größte Sicherheit bei Kurvenfahrt bietet.

Die Leistungen der Giulietta beruhen auf präzisen konstruktiven Lösungen: Die halbkugelförmigen Brennräume ermöglichen einen hohen thermodynamischen und volumetrischen Wirkungsgrad des Motors.

Die zwei oberliegenden Nockenwellen mit direkter Ventilsteuerung garantieren hohe Leistungen und Drehzahlen; die Einlaßkanäle sind für eine optimale Gemischfüllung der Zylinder durch vollständige Ausnutzung der auftretenden

Resonanzphänomene ausgelegt; natriumgefüllte Auslaßventile, wie sie für Flugmotoren entwickelt wurden, sichern beste Wärmeabfuhr und Haltbarkeit.

Die zwei Doppelvergaser sorgen für ein gleichmäßiges Kraftstoffgemisch in jedem Zylinder und damit für geringstmöglichen Verbrauch in allen Fahrbereichen. Alle Giulietta-Motoren verfügen über eine automatische Verstellung des Zündzeitpunktes; je nach Belastung erfolgt die Gemischverbrennung optimal. Damit wird eine Kraftstoffverbrauchssenkung von 7% erzielt. Der Luftfilter mit Thermostventil erleichtert den Kaltstart und sorgt für eine konstante Zusammensetzung des Luft-/Benzingemisches.

Die fünfmal gelagerte Kurbelwelle aus nitriertem Stahl gewährleistet eine extreme Vibrationsarmut, was nicht nur dem Fahrkomfort, sondern auch vor allem der Motorlebensdauer zugute kommt.

Die Motoren der Giulietta mit einem Hubraum von 1,3, 1,6 und 1,8 l sind unbeeinträchtigt und zeichnen sich durch Elastizität, Robustheit und Langlebigkeit aus. Wie bei allen Alfa Romeo-Motoren wurde die technische Konzeption nicht so sehr auf eine hohe spezifische Leistung (Leistung pro Hubraum-Einheit) ausgelegt, sondern sollte vielmehr flache Drehmoment- und Leistungskurven erbringen, so daß die Leistung optimal über den gesamten Drehzahlbereich zur Verfügung steht. Dies wirkt sich vor allem in den verschiedenen Fahrsituationen aus: Elastizität im Stadtverkehr, hohe Dauergeschwindigkeiten bei freier Strecke, hervorragende Beschleunigung in allen Drehzahlbereichen und ausreichende Reserven für sichere Überholmanöver.

Das Drehmoment von 120 Nm/4500/min⁻¹ beim 1,3 Liter-Motor, 142 Nm/4300/min⁻¹ beim 1,6 Liter-Motor und 167

Nm/4000/min⁻¹ beim 1,8 Liter-Motor wird in einem sehr breiten Drehzahlbereich abgegeben. Dies erlaubt ausgezeichnete Beschleunigungen (der km mit stehendem Start wird in 31,6 sec zurückgelegt (1,8 Liter-Motor).

Die Leistung der Giulietta zeigt sich auch bei normalen Durchschnittsgeschwindigkeiten, und zwar in Form von Leistungsreserven für kräftige Beschleunigungen.

Die Giulietta ist auf eine hohe Lebensdauer ausgelegt. Sie verfügt über eine langlebige Mechanik und Karosserie. Der Leichtmetall-Motor braucht keine hohen Drehzahlen für seine hohe Leistung und hat deshalb einen geringeren Verschleiß. Dabei wird der Motor noch unterstützt durch das klassische Alfa Romeo-Fünfganggetriebe, das nicht nur sportliche Fahrweise erlaubt (für jede Fahrsituation steht ein entsprechend abgestufter Gang zur Verfügung), sondern auch die Elastizität des Motors voll auszunutzen hilft und damit ermüdungsfreies Fahren gestattet. Das Getriebe der Giulietta ist durch die Verwendung geänderter Zahnräder und eines präziseren Schaltgestänges weiter verbessert worden.

Die Giulietta ist wirtschaftlich: Fünf-Gang-Getriebe, niedrige Drehzahlen und hoher Wirkungsgrad des Motors tragen dazu bei, daß bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h ein Liter Benzin für 13,3 km beim 1,3 l-Motor benötigt wird.

Die Giulietta ist nicht klein zu kriegen, sollte es aber doch zu einer Störung kommen, so ist diese durch die Reparaturfreundlichkeit des Motors und die leichte Zugänglichkeit aller mechanischen Teile leicht zu beheben.

Alle Relais und Sicherungen sind in zentraler Position unter einem durchsichtigen Plastikdeckel im Motorraum untergebracht.

Die Brems- und Kupplungspleile stellen sich automatisch nach. Inspektionen sind nur alle 20.000 km notwendig. Zwischenruch muß nur ein Ölwechsel und ein Filterwechsel pro 10.000 km erfolgen. Schmierdienste sind nicht erforderlich.



Der Motorraum der Giulietta ist geräumig. Die verschiedenen Aggregate sind bei Kontrollen und Reparaturen leicht zugänglich; dies bedeutet Kostenersparnis bei Wartungsarbeiten. Oben: zentraler Relais- und Sicherungskasten mit guter Zugänglichkeit im Motorraum.



91268 EE