

# ALFA ROMEO GIULIA 1300 TI

FORTSETZUNG

erweisen sich als ausreichend wirksam. Wünschen sind in dieser Preisklasse noch Arretierungen für die geöffneten Türen, eine kräftigere Hupe sowie eine weite Wischergeschwindigkeit. Die enwischer arbeiteten beim Testwahrhaupt miserabel, besonders bei Geschwindigkeit. Störend wirkt fers laute Heizgebläse.

daß beim 1300 auch das schöne meo-Sportlenkrad mit Aluspeichen part wird, zumal auch vom Armaturt mit Bandtachometer kein sportreiz ausgeht. Einen sportlichen Flair ilt allein der riesige Ledersack auf iteltunnel, aus dem der Schalthebel wächst. Für die Mehrzahl der Autosind solche Zutaten bedeutungslos, ssen wir wohl; Alfa Romeo-Eigner ind Holzenkrädern und schwarzen trumenten mit dünnen, weißen Zeiugeneigt. Dafür bezahlen sie nicht den exklusiven Preis.

rosseriequalität hat sich gegenüber n Jahren merklich gebessert. Unser gen erwies sich als klapperfrei, und Schlösser funktionierten tadelid die Windgeräusche bei hohem lagen außerordentlich niedrig. Verungswürdig erscheinen uns die hlichen Haubenstützen, die einem hickten Tankwart kaum gewachsen Das Bestreben Alfa Romeos, die eitungsqualität dem in dieser Preisüblichen Standard anzugleichen, ist ennbar und hat — wenn wir an n ersten Giulia-Testwagen denken tbare Fortschritte gemacht.

## comfortabel

sentlicher Faktor für den fahrerireiz liegt in der Handlichkeit des s. Die Lenkung ist nicht einmal sondirekt, aber die Giulia läßt sich m spielend dirigieren. Zu der Wen- gesellen sich ausgezeichnete Fahr-

eigenschaften und wirksame Bremsen. Die Giulia ist nicht mehr kurvenunwillig wie frühere Alfa Romeo-Typen, sondern in schnellen Kurven ganz neutral. Lediglich in langsameren, engen Kurven tritt ein leichtes Untersteuern auf. Erfreulich ist, daß das Fahrwerk auch schlechte Straßen meistert, da die gut geführte Hinterachse auch dort eine ausreichende Radhaftung sichert. Die vier Scheibenbremsen beherrschen das leichte Auto jederzeit. Obwohl ohne Servounterstützung, arbeiten sie weich und mit angemessenem Pedaldruck.

Die Federung ist straff und doch nicht unangenehm. Alfa verwendet eine weiche Federung in Verbindung mit kräftigen Stoßdämpfern. Dabei fällt auf, daß die Federung hinten noch erheblich weicher und langhubiger ist als vorn, wodurch das Untersteuern unterdrückt und das neutrale Kurvenverhalten erzielt wird. Starke Belastung und lange Bodenwellen bringen die Hinterradfederung gelegentlich sogar zum Durchschlagen, wenn man auf zweitklassigen Straßen voll fährt. Als unkomfortabel empfindet man die Giulia höchstens bei langsamer Fahrt, wenn die harte Dämpfung auf Straßenebenheiten schlecht anspricht. Je schneller man fährt, um so harmonischer wirkt die Abstimmung von Straßenlage und Federung. Die Giulia leugnet nicht, ein Sportwagen zu sein, wenn auch einer mit vier Sitzen.

Obwohl vier großvolumige Motoren grundsätzlich mehr schätzen als kleine Hochleistungsmaschinen, registrierten wir mit zunehmender Testdauer, wie wir auch diesmal wieder dem Reiz der kleinen Alfa-Limousine erlagen, selbst mit nur 1300 ccm. Es sind also nicht allein die Fahrleistungen, die an diesem Auto faszinieren. Man spürt vielmehr, daß diesen Wagen Männer bauen, die selbst gern und schnell Auto fahren, und die dafür einen geradezu altmodischen ingenieösen und materiellen Aufwand treiben. Dieses Bewußtsein verbindet Alfa Romeo-Fahrer mit

ihrer Marke, und dafür sind sie bereit, mehr zu investieren, als für ein brauchbares Transportmittel nötig ist.

## Kein Ackergaul

Es ist bekannt und auch völlig natürlich, daß der feinnervige Alfa nicht nur höhere Wartungskosten, sondern auch mehr Rücksicht in der Behandlung erfordert als ein Durchschnittsauto. Was er verlangt, sind im wesentlichen eine sorgfältige Überwachung des Ölstands, die Wahl der richtigen Ölart, vorsichtiges Warmfahren, bevor man die Maschine hohen Drehzahlen aussetzt, und eine fachkundige Werkstatt. Denn die Maschine reagiert zum Beispiel empfindlich auf unvorschriftsmäßiges Anziehen der Zylinderkopfschrauben, und schon eine falsche Vergasereinstellung oder ein ungeeigneter Wärmewert der Zündkerzen können ihren thermischen Haushalt durcheinanderbringen. Die Deutsche Alfa Romeo Vertriebsgesellschaft hat bereits erkannt, daß die deutschen Käufer für derlei Feinheiten etwas weniger Verständnis haben als die italienischen, und sie bemüht sich heute in verstärktem Maße, ihnen durch besseren Service und kulante Haltung behilflich zu sein.

Der Giulia 1300 TI geben wir auf dem deutschen Markt nur eine Außenseiterchance, zumal sie in Preis- und Leistung direkt auf den neuen BMW 1600 trifft. Sie ist in erster Linie für italienische Verhältnisse gebaut. Die Hauptrolle in Deutschland wird zweifellos die Giulia Super spielen, der auch wir den Vorzug geben würden. Zwar liegt der 1300er günstiger in den Unterhaltskosten und ist außerordentlich sparsam im Benzinverbrauch, aber die Kostendifferenz hat in dieser Preisklasse wohl nicht mehr genügend Gewicht. Immerhin gibt es hier einen Alfa Romeo unter 10 000 DM, der — das möchten wir nachdrücklich feststellen — an fahrerischem Reiz den teureren Modellen nur wenig unterlegen ist.

Manfred Jantke



# TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

## ALFA ROMEO GIULIA 1300 TI

### MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung × Hub 74 × 75 mm, Hubraum 1290 ccm, Verdichtung 9,0, Leistung 82 PS bei 6000 U/min, spezifische Leistung 63,6 PS/Liter, maximales Drehmoment 10,6 mkg bei 4900 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn Drehzahl (6000 U/min) 15 m/s, bei 100 km/h im V. Gang (entsprechende Drehzahl 3450 U/min) 8,6 m/s. 2 obenliegende Nockenwellen, 5fach gelagerte Kurbelwelle, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 7,5 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt 5,7 Liter, 1 Solex Fallstrom-Register Vergaser 32 PA/A 7, mechanische Kraftstoffpumpe, 46 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 40 Ah, Lichtmaschine 300 Watt.

### KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,304 (16,933), II. 1,99 (10,199), III. 1,35 (6,919), IV. 1,0 (5,125), V. 0,791 (4,054), R. 3,01 (15,426), Achsantrieb 5,125, Ölinhalt Getriebe 1,8 Liter, Achsantrieb 1,4 Liter.

### FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Querstabilisator, hinten Starrachse an Langlenkern und oberem Dreipunktstützelement, vorn und hinten Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer, Lenkung mit Schnecke und Rolle, Scheibenbremsen an allen vier Rädern, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend, Reifen Michelin X, 155 × 15, Luftdruck 1,8/2,0 atü.

### ABMESSUNGEN

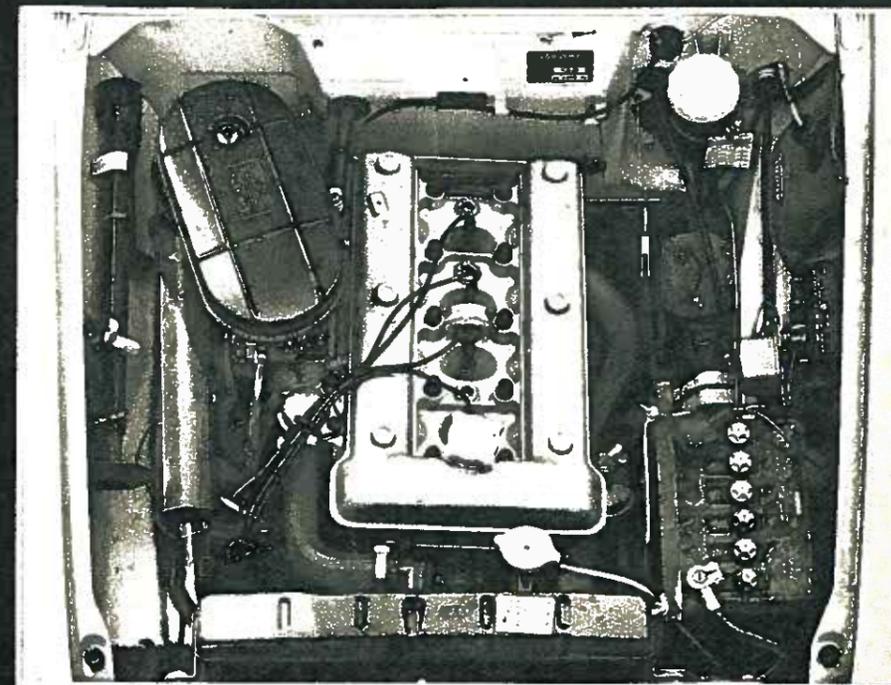
Radstand 2510 mm, Spur 1310/1270 mm, Außenmaße 4110 × 1560 × 1430 mm, Innenbreite vorn 1330 mm, hinten 1325 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 880 mm, hinten 850 mm, Sitztiefe vorn 440 mm, hinten 470 mm, Knieraum 170–300 mm, Wendekreis links 11,0 m, rechts 11,1 m, vier Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

### GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1004 kg (davon Vorderachse 549 kg, Hinterachse 455 kg, Gewichtsverteilung 54,7 : 45,3), zulässiges Gesamtgewicht 1400 kg, Zuladung 396 kg, Personenindexzahl 4,7, Leistungsgewicht vollgetankt 12,2 kg/PS, mit 340 kg Belastung (4 Personen mit Gepäck) 16,4 kg/PS.

### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . . . 165 km/h  
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten)  
0 bis 40 km/h . . . . . 3,1 s  
0 bis 60 km/h . . . . . 5,8 s  
0 bis 80 km/h . . . . . 9,1 s  
0 bis 100 km/h . . . . . 14,0 s  
0 bis 120 km/h . . . . . 20,6 s  
0 bis 140 km/h . . . . . 30,5 s  
1 km mit stehendem Start . . . . . 34,9 s



Der Zweinockenwellenmotor von Alfa Romeo, der hohe Leistung und Laufkultur ideal in sich vereint, entstand vor mehr als zehn Jahren. Er wird mit 1300 ccm und 1600 ccm Hubraum gebaut.

### Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 46 km/h
II. Gang	10 bis 76 km/h
III. Gang	18 bis 112 km/h
IV. Gang	33 bis 152 km/h
V. Gang	ab 43 km/h

### Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv
40	37 km/h
60	56 km/h
80	75 km/h
100	94 km/h
120	113 km/h
140	132 km/h
160	150 km/h

Kilometerzählerabweichung unter 1%

### VERBRAUCH

Superbenzin	
Autobahn ca. 127 km/h	11,1 Liter/100 km
Landstraße ca. 75 km/h	10,3 Liter/100 km
Kurzstrecke	12,1 Liter/100 km
Testverbrauch	10,9 Liter/100 km

### INNENGERÄUSCH

(Gemessen nach ISO-Kurve A)

Leerlauf im Stand	53 Phon
Bei 50 km/h	68 Phon
Bei 80 km/h	72 Phon
Bei 100 km/h	75 Phon
Bei 120 km/h	78 Phon
Bei 140 km/h	81 Phon
Bei 160 km/h	85 Phon

### PREISE

Limousine viertürig	DM 8 950,—
Schweiz:	
Limousine viertürig	sfr 10 640,—
Osterreich:	
Limousine viertürig	öS 68 800,—

### WARTUNG

Ölwechsel, Schmierdienst und Inspektion alle 4000 km.

Hersteller: Alfa Romeo S.p.A., Milano, Via Gattamelata.

Importeur: Alfa Romeo Vertriebsgesellschaft m. b. H., Frankfurt a. M., Hanauer Landstraße 155—157.

