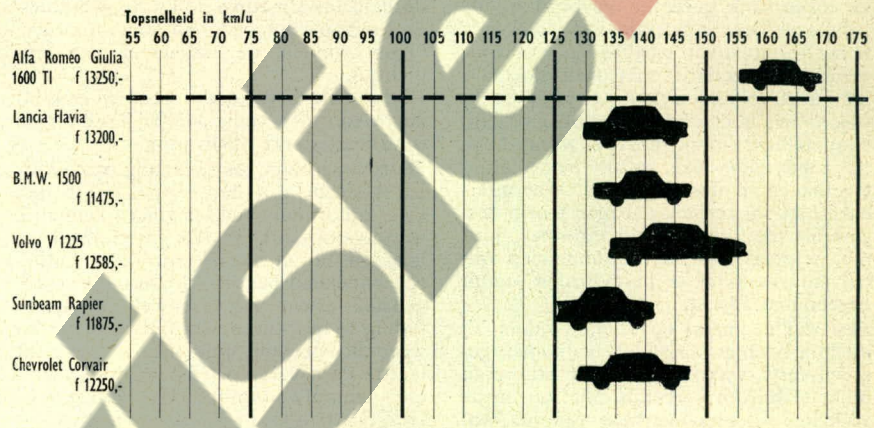
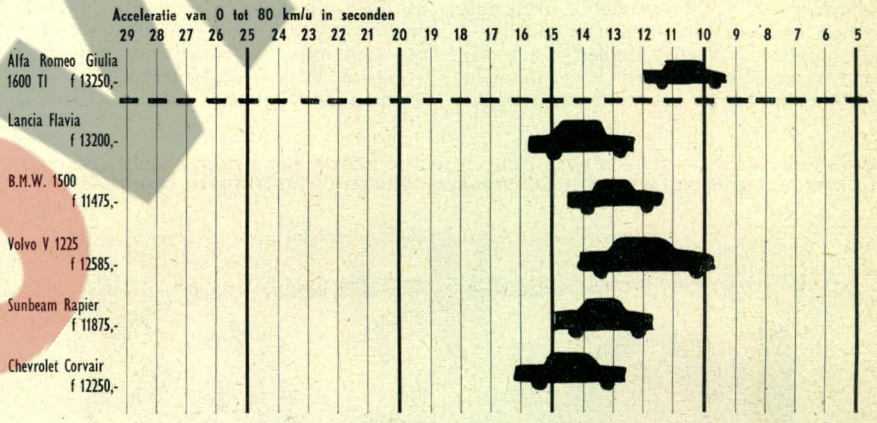
ROADTEST ALFA ROMEO GIULIA TI

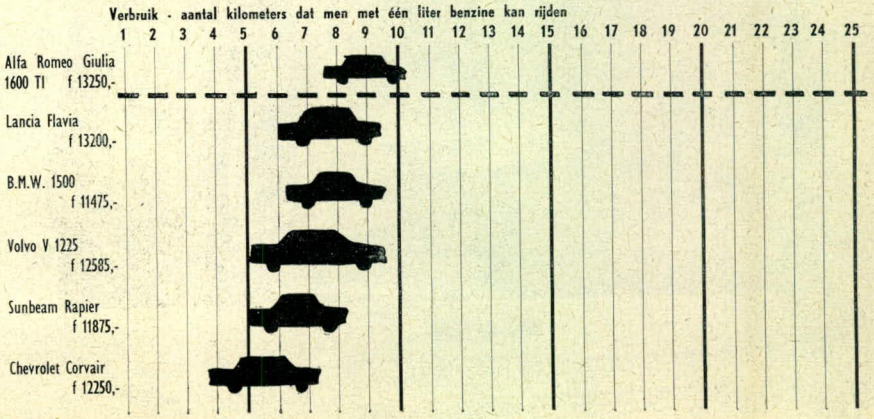
Alfa Romeo, beroemd automerk met een reputatie die niet in de laatste plaats is gebaseerd op een imposante reeks van wedstrijdsuccessen, zag zich de laatste jaren met spijt de kaas wat van het autosport-brood eten. De befaamde Giulietta-modellen immers moesten het wat àl te vaker dan leuk was afleggen tegen hun Gran Turismo-concurrenten — met name tegen de Porsches — en dat níét omdat er ook maar íéts op de wagens viel aan te merken, alleen maar door het simpele feit, dat de Giulietta's qua cilinderinhoud niet zo geweldig meer in hun klasse pàsten — met hun 1300 cc konden ze het tegen hun 1600 cc-concurrenten niet helemaal meer opnemen. Nu zou het natuurlijk een oersimpele maatregel zijn geweest om de motor dan maar wat op te boren — maar bij Alfa kan, zoals bij zovele andere de schoorsteen van de sport alleen beslist niet roken, integendeel wordt die sport vrijwel uitsluitend bedreven om de „gewone" modellen van het merk van een vaandel te voorzien. Zodat besloten werd als eerste het „gewone" 1600 cc-model onderhanden te nemen en niet van een grotere motor alléén te voorzien, maar er tegelijkertijd een geheel nieuwe wagen van te maken. Die nieuwe wagen werd heel grappig vanwege zijn grotere motor voortaan Giulia in plaats van Giulietta genoemd en het is met deze wagen, het „utiliteitstype" TI, dat wij een tiental dagen zijn opgetrokken en . . . zéér geïmponeerd geraakt.

Want al is deze Giulia TI dan een automobiel, waarin niet meer dan vier personen van „Nederlandse afmetingen" — op kortere ritten vijf — kunnen worden vervoerd en derhalve de prijs voor diegenen die als voornaamste maatstaf bij het bepalen van de „value for money" de ruimte per gulden hanteren, met *f* 13.250,— bepaald aan de stijve kant (hoeveel wagens van tweemaal deze prijs zouden overigens méér dan een promille van hun levensduur slijten met meer dan drie personen aan boord?), de prestaties van deze bijzonder potente automobiel plùs de grote veiligheid die náást en dóór deze prestaties wordt geboden, maken dat wij beslist durven stellen, dat de Giulia TI zijn prijs tot de laatste cent waard is.

Prestaties die er niet om liegen: ondanks het feit dat gedurende de testperiode zo ongeveer het gladste en koudste gedeelte van deze gladde en koude winter viel, klokten wij de Alfa op een top van niet minder dan 169 kilometer per uur en was voor acceleratie tot 80 slechts 9,2 en tot 100 kilometer per uur niet meer dan 13,9 seconden nodig! Cijfers, die „sowieso" al imposant zijn, maar voor een 1600 cc-motor helemáál tot superlatieven aanleiding geven. Deze motor levert volgens opgave van de fabriek 92 pk, waarvan er op de rollenbank niet minder dan 76 (bij 5500 toeren) aan de achterwielen beschikbaar bleken te zijn. Dubbele bovenliggende nokkenassen worden door kettingen aangedreven, de motor is voorzien van een tweetraps Solex-carburateur en erachter zit een voortreffelijk schakelende, geheel gesynchroniseerde vijf-versnellingsbak gemonteerd. Ondanks deze krijgshaftige uitmonstering, die zou doen vermoeden, dat de Giulia een hypernerveus raspaardje zou zijn, blijkt de motor uitge-







sproken soepel, zó soepel zelfs, dat dat eigenlijk voor ons dè ontdekking van de hele test was. Boekdelen in dit opzicht spreekt de elders in deze test afgedrukte koppelgrafiek — die eigenlijk beter „stuwkrachtgrafiek" zou kunnen worden genoemd — waarop te zien valt dat het motorkoppel over vrijwel het gehele toerenbereik zo goed als constant blijft en pas bij de laatste duizend toeren gaat afzakken. Wat dus betekent dat over dat hele toerenbereik de Giulia wel trèkken wil en het dus beslist niet nodig is deze wagen met de versnellingsknuppel „voort te roeien". Schuwt men echter een vlijtige bediening van deze — onder het stuur gemonteerde — knuppel niet, dan wordt men hiervoor met een flitsende levendigheid beloond.

Moge dan de combinatie motor/versnellingsbak één van de allerplezierigste ontdekkingen aan deze Giulia zijn, men is er gelukkig nog niet mee uitgepraat. De wielophanging achter, die uit een starre as met schroefveren, gelokaliseerd door reactiearmen, bestaat, is geheel nieuw op de tekenplank gezet en gevoegd bij de gehele verdere conceptie van de wagen is het resultaat een wegligging, waarvoor alwéér de superlatievenla open moet. De TI stuurt volkomen neutraal en blijft dit ook doen, hóé hard men ook gaat. Bij elke snelheid „loopt" noch de voor-, noch de achterzijde weg, maar beide altijd tegelijk en in dezelfde mate. Wat uiteraard niet wil zeggen, dat men hierin desgewenst niet zou kunnen ingrijpen, juist met neutraal sturende automobielen valt het stuurkarakter te beïnvloeden vanuit de commandopost.

Een van de meest opvallende zaken bij duchtig bochtenwerk is de volkomen gemoedsrust, waarin men als stuurman blijkt te blijven verkeren. Niet alleen de volledige voorspelbaarheid van het wagengedrag en de exceptioneel hoge kwaliteit van de wegliggingseigenschappen zijn hiervoor verantwoordelijk, maar ook — en niet eens in de laatste plaats — de perfecte rijpositie. Zelden reden wij een wagen, waarin wij zó volkomen ontspannen achter het stuur zaten en dit zó lang konden volhouden zonder vermoeid te geraken — en als gezegd, de rijomstandigheden gedurende de testperiode waren niét die voor een rustkuur achter het stuur. Bij alles aan deze wagen proeft men de enorme ervaring en de positieve instelling van zijn ontwerpers. Tot in de allerkleinste details als de plaatsing van een handremgreep, van een lichtschakelaar of een meterschaal.

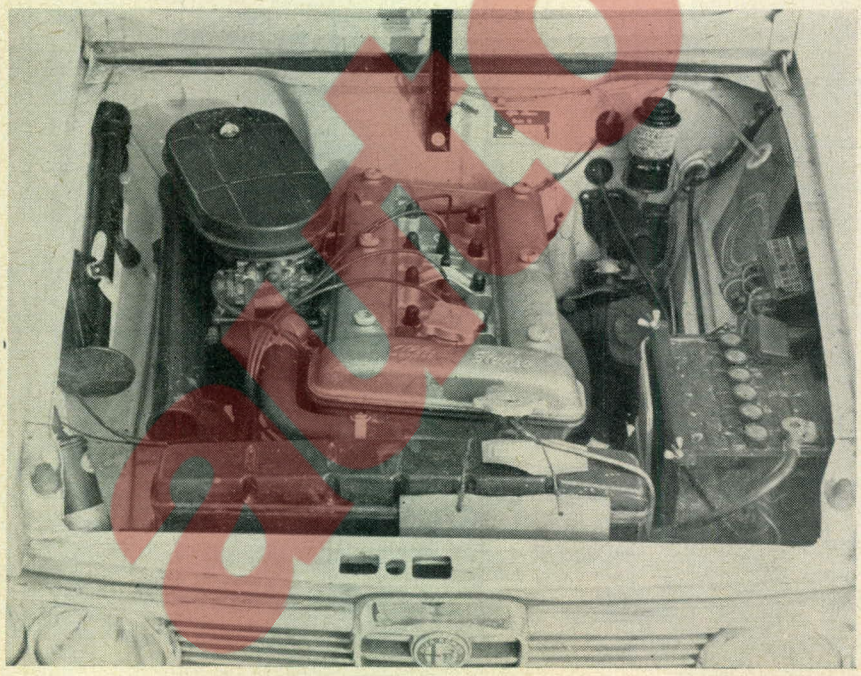
Het dashboard is niet alleen fraai van vormgeving, maar vraagt ook geen enkele aandacht voor zichzelf tijdens het rijden — met één vluchtige blik heeft men alle informatie die men nodig kan hebben. Bedieningsgrepen en -knoppen zitten daar, waar de hand er vrijwel automatisch opvalt, het — vrij kleine — stuurwiel is voortreffelijk geplaatst en de verstelbare rugleuningen verschaffen ieder een goede zit op de gerieflijke stoelen.

Het enige punt van kritiek, dat we hebben, zal niet eens voor ieder opgaan: de wagen is kennelijk gedimensioneerd met de lichaamsafmetingen van de gemiddelde Italiaan voor ogen, en lange noorderlingen vinden de dakhemel wat erg dichtbij.

Het uitzicht is bijzonder goed en ook bij nacht kan men veilig snel rijden door de opvallend sterke verlichting.

De remmen zijn zeer krachtig, waarvoor het systeem van de remmen vóór met drie oplopende remschoenen kennelijk verantwoordelijk is. De pedaaldruk is laag en bij normaal gebruik is fading een onbekend begrip. Bij constant „snel" gebruik ervan valt evenwel een lichte fading te bespeuren, een fading die er zó weer uit is echter, duidelijk zijn voor dit laatste de royale koelribben op de trommels verantwoordelijk. Het zou echter zeer onredelijk zijn de remmen dit kwalijk te nemen, ten slotte werd deze Alfa niet ontworpen om ermee te racen en wil men dit, hiertoe geïnspireerd door de bijzondere prestaties tòch doen, dan zal men ook op race-voering moeten overgaan. Voor snel „straatwerk" zijn de remmen niet alleen voldoende, maar

ONDER DE MOTORKAP SCHUILT IETS MOOIS: DE 1600 CC MOTOR MET DUBBELE BOVENLIGGENDE NOKKENAS, DIE DE GIULIA TI TOT HAAR VERBAZINGWEKKENDE PRESTATIES IN STAAT STELT.



TECHNISCHE GEGEVENS

Motor:
Watergekoelde 4-cilinder lijnmotor, voorin gemonteerd; boring 78 mm, slag 82 mm, cilinderinhoud 1570 cc; compr.-verh. 9 op 1; max. verm. vlgs fabrieksopgave 92 DIN-pk's bij 6000 toeren per min.; max. verm. gemeten aan de achterwielen 76 pk bij 5500 toeren per min.; max. koppel vlgs. fabrieksopgave 12,2 mkg bij 4000 toeren per min., elektr. installatie 12 V; vermogen dynamo 200 W; accu 40 ah; Solex register-carburateur; motoromw. bij 100 km per uur 3600; gem. zuigersnelheid bij 100 km per uur 9,8 m per seconde.

Transmissie:
Aandrijving op achterwielen; enkelvoudige droge-plaatkoppeling met vijf-versnellingsbak, waarvan 5 gesynchroniseerd; overbrengingsverhoudingen 1ste versn. 3,304 : 1, 2e 1,988 : 1, 3e 1,355 : 1, 4e 1 : 1, 5e 0,791 : 1; achteruit 3,010 : 1; differentieelreductie 5,125 : 1.

Onderstel:
Zelfdragende carrosserie; onafhankelijke voorwielophanging met schroefveren; achter starre as met schroefveren; telescoop schokbrekers rondom; trommelremmen rondom; bandenmaat 155 × 15; worm en rol stuurinrichting; 3¾ omwentelingen van het stuurwiel nodig om de voorwielen van uiterst rechts naar uiterst links te bewegen.

Maten en gewichten:
Wielbasis 251 cm; spoorbreedte voor 131 cm; achter 127 cm; max. lengte 414 cm; max. breedte 156 cm; max. hoogte 143 cm; rijklaar gewicht 1000 kg; draaicirkel 10,9 m.

Maximum snelheid:
In 1ste versnelling 40 km per uur, in 2e versn. 66 km per uur, in 3e versn. 97 km per uur, in 4e versn. 131 km per uur, in 5e versn. 169 km per uur. Synchronisatie goed.

Standaarduitrusting omvat:
Dagteller, toerenteller, laadstroomcontrolelamp, benzinemeter, benzinecontrolelamp, oliedrukmeter, verklikkerlamp grootlicht, verklikkerlamp verwarming, ruitesproeier, kachel, ventilateur achterruit, handgas, lichtschakelaar aan stuurkolom, dimschakelaar aan stuurkolom, choke onder dashboard, handrem onder dashboard.

Toegankelijkheid:
Oliepeilstok goed, olievuldop goed, stroomverdeler goed, carburateur goed, dynamo (om riem te stellen) goed, benzinepomp goed, zekeringen goed, ruitewissermotor slecht, bougies goed, remvloeistofreservoir goed.

Service:
Aantal smeerpunten 7, servicebeurt vlgs. instructieboekje om de 4000 km, olieverversen vlgs. instructieboekje om de 4000 km.

Boordgereedschap omvat:
Krik, wielsleutel, hamer, combinatietang, schroevedraaier, sleutels om dynamoriem te stellen, sleutels om carburateur en benzinepomp te demonteren of af te stellen, sleutels om ontsteking te demonteren en af te stellen, bougiesleutel.

Onderdelen:
Voorspatbord ongespoten *f* 172,50, achterspatbord, voorportier, achterportier, motorrevisie of ruilmotor nog niet bekend; koppelingsplaat + drukgroep *f* 245,—; ruitewisserblad *f* 12,50; koplampglas *f* 15,—; voorbumper *f* 138,—; achterbumper *f* 166,50; voorruit *f* 328,50. (Bovenvermelde bedragen exclusief montage.)

Afmetingen interieur:
Voorzitting: breedte (zitvlak) 120 cm; lengte (zitvlak) 45 cm; hoogte rugleuning 46 cm; afstand zitvlak-dak 83 cm; wagenbreedte schouderhoogte 129 cm; min. en max. afstand rugleuning gaspedaal, over zitting gemeten: 95 en 110 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 31 cm.
Achterzitting: breedte (zitvlak) 125 cm; lengte (zitvlak) 44 cm; hoogte rugleuning 50 cm; afstand zitvlak-dak 84 cm; wagenbreedte schouderhoogte 128 cm; min. en max. afstand rugleuning-voorzitting over zitvlak gemeten 60 en 78 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 34 cm.
Bagageruimte: lengte 96 cm; breedte 145 cm; hoogte 44 cm; reservewiel ligt in bagagebergplaats.

Verzekeringspremies:
A.R. plm. *f* 655,— per jaar (Europa).
W.A. plm. *f* 170,— per jaar (Europa).

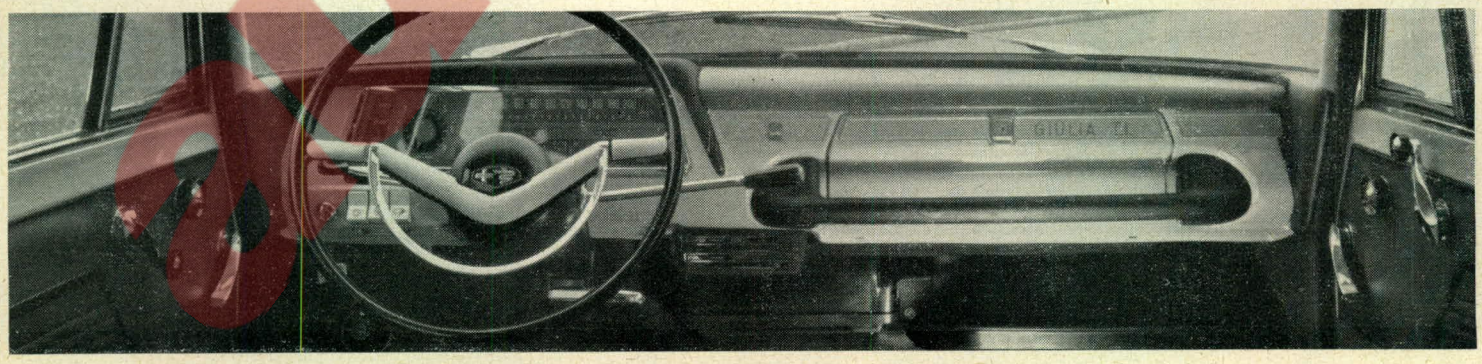
Wegenbelasting: *f* 80,— per jaar.

Prijs: *f* 13.250,—.

Importeur:
Louwman en Parqui, Leidschendam.

HET WAS BARRE WINTER, TOEN WIJ DE ALFA AAN DE TAND VOELDEN, EN WIJ MOETEN EERLIJK TOEGEVEN, DAT WIJ ONS VOOR TOP- EN ACCELERATIEMETINGEN EERST WAT MOED MOESTEN INSPREKEN. JAMMER!

HET DASHBOARD IS EEN VAN DE MOOISTE DIE WE OOIT ZAGEN, FRAAI GESTYLEERD EN ALLE GEWENSTE INFORMATIE VERSTREKKEND. SPECIAAL DE OPLOSSING VOOR DE TOERENTELLER (OP DE FOTO LINKS DOOR HET STUURWIEL TE ZIEN) IS ZEER GESLAAGD. DE PASSAGIERSHANDGREEP IS STEVIG EN . . . ZEER NUTTIG!

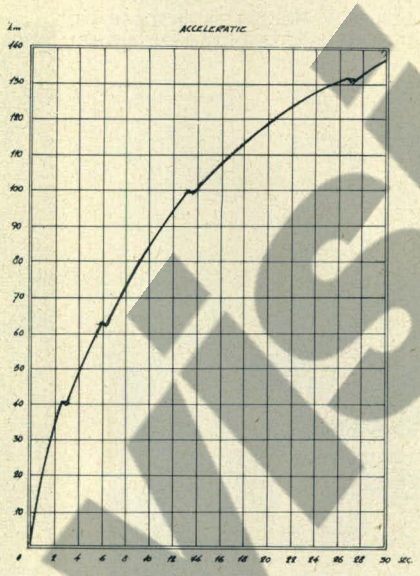


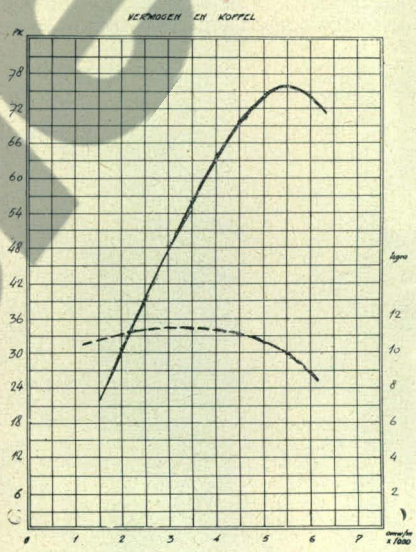
HOEWEL DE CARROSSERIE CONVENTIONEEL VAN LIJN AANDOET, IS DE STROOMLIJN ERVAN ONGELOFELIJK EFFECTIEF.

zelfs formidabel en een sprekend voorbeeld van hoeveel men met trommelremmen wel kan doen!
Hoewel de motor goed hoorbaar is, kan geen weldenkend mens het geluid ervan onwelluidend noemen. Het aantal decibels is trouwens door royale toepassing van geluiddempend materiaal niet excessief. Wat bijzonder opvalt is het geringe niveau van windgeruis, dat zelfs bij hoge snelheden optreedt. Hoewel men het de TI niet direct zou aanzien, is de vormgeving ervan uit aerodynamisch oogpunt uiterst zorgvuldig bestudeerd en getuige de prestaties, het bescheiden benzineverbruik èn de afwezigheid van windgeruis rond het koetswerk, ook uitstekend geslaagd. Speciaal de karakteristieke achterzijde heeft bij het bereiken van een gunstige stroomlijnvorm een duidelijke functie, men ziet dergelijke achterstevens dan ook bij vrijwel alle renwagens tegenwoordig. De achtergrond van deze „afgehakte" staart is, dat men erdoor in staat wordt gesteld zo lang mogelijk de meest ideale stroomlijnvorm, die zeer geleidelijk verloopt, te volgen en pas op het allerlaatste moment af te breken.

Het eigenaardige aan deze Giulia is, dat men alles wat deze wagen kàn, er beslist niet bij de eerste oogopslag van afziet. Geconfronteerd met deze wagen is men al gauw geneigd er een pontoncarrosserie in te zien, zoals die momenteel uit zovéél fabrieken komt.

Maar zodra men in de gelegenheid is geweest nader kennis met de TI te maken weet men beter en beseft men een wagen voor zich te hebben van onmiskenbaar ras en grote kwaliteiten. Een wagen waarvoor de prijs níét te hoog is, zoals het bij de eerste visuele kennismaking vrijwel ieder voor zal komen, een wagen die qua value for money zelfs een uitstekend figuur slaat.





prestaties

Op de rollentestbank:

Het door de fabriek opgegeven vermogen van 92 DIN-pk bij 6000 omwentelingen per minuut, bleek op de rollentestbank neer te komen op maximaal 76 pk bij 5500 omwentelingen per minuut, gemeten aan de achterwielen. Onderstaand enkele vermogenscijfers, gemeten aan de achterwielen bij diverse motortoerentallen en gecompleteerd met de bij die toerentallen geconstateerde lucht-brandstof-verhoudingen.

Toeren/minuut	Aantal pk's	l.b.-v.
2000	31	11,8
2500	39½	11,9
3000	48½	11,6
3500	56½	11,4
4000	64	12
4500	70	12,2
5000	74	11,8
5500	76	11,6
6000	74	11,4

Het mengsel bleek dus aan de rijke kant te zijn en dat heeft invloed op de prestaties, die de motor levert.

De correcties op de snelheidsmeter zijn:

40 is 40	90 is 86	140 is 137
50 is 50	100 is 95	150 is 148
60 is 60	110 is 105	160 is 159
70 is 68	120 is 116	170 is 169
80 is 77	130 is 127	

1000 toeren per minuut van de motor geeft de wagen in de 3de versnelling een rijsnelheid van 18 km per uur, in de 4de versnelling 24 km per uur en in de 5e versnelling 30½ km per uur. Bij de topsnelheid van 169 km per uur maakt de motor dus 5500 toeren.

Op de weg:

Alle metingen werden verricht bij helder vriezend weer met matige wind op vochtige (gepekelde) vlakke weg. In de wagen twee volwassenen. De wagen was voor deze metingen op de rollentestbank zorgvuldig op maximaal vermogen afgesteld, zonder iets aan de standaardspecificatie te veranderen.

TOPSNELHEID: 169 km per uur (gemiddelde over vier dubbele metingen); de teller wees dan 170 km per uur.

De acceleratietijden werden gemeten van stilstand tot de werkelijke, gechronometreerde snelheid was bereikt. Tussen haakjes steeds, wat de snelheidsmeter dan aanwees.

0 tot 40 km per uur (teller wees dan 40): 3 sec. gemiddeld
0 tot 60 km per uur (teller wees dan 60): 5,7 sec. gemiddeld
0 tot 80 km per uur (teller wees dan 83): 9,2 sec. gemiddeld
0 tot 100 km per uur (teller wees dan 105): 13,9 sec. gemiddeld
0 tot 120 km per uur (teller wees dan 124): 20,5 sec. gemiddeld
0 tot 140 km per uur (teller wees dan 143): 31 sec. gemiddeld

Het benzineverbruik werd in twee etappes gemeten. Een rustig gereden traject leverde 1 op 12,9 op, een zeer snel gereden traject 1 op 6,5. Totaal gemiddelde over de gehele testperiode was 1 op 10,1.

autoliefie.nl