

Alfa

Alfa Romeo Giulia GT 1300 Junior



GT Junior:

potete permettervi di sentirvi giovani e di esserlo,
di desiderare prestazioni sportive e di ottenerle,
di viaggiare in 4 su un coupé e di viaggiare bene.

L'Alfa Romeo dei nuovi appassionati della guida sportiva ha la stessa linea vigorosa, lo stesso fortissimo temperamento della GT Veloce. Ne condivide la sicurezza, la tenuta di strada e la robustezza, conseguite attraverso le vittoriose esperienze della GTA, la macchina che nel 1966 ha vinto lo Challenge Europeo Turismo e il Campionato Transamericano, e che nel 1967 ha riconquistato lo Challenge e vinto il Campionato Europeo della Montagna. La GT Junior stessa incomincia adesso a partecipare ufficialmente alle corse, e vince.

Il motore offre prestazioni sorprendenti, ed è in grado di mantenerle a lungo perchè non è stato "potenziato" a 170 km/h bensì, come è tradizione Alfa Romeo, "ridimensionato" a 170 km/h. La cilindrata è particolarmente interessante perchè consente di risparmiare sia sulle spese fisse: tassa di circolazione, sia sulle spese d'uso: consumi, pedaggi autostradali, manutenzione.

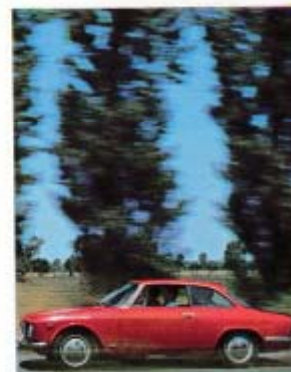
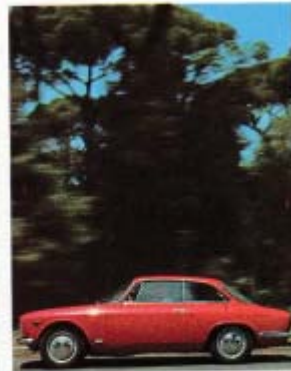
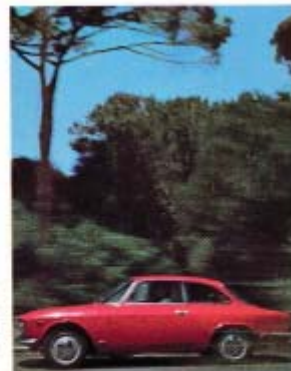
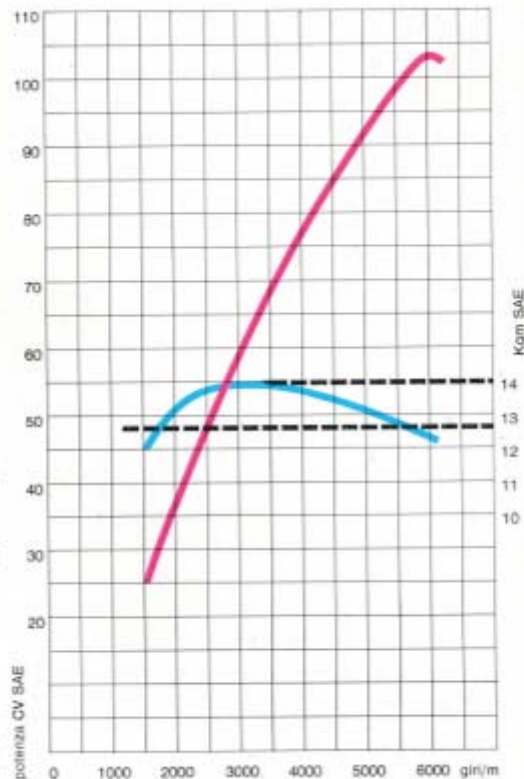


*Nella GT Junior è notevole sia la potenza massima (103 CV-*SAE*), sia la potenza raggiunta a qualunque numero di giri: v. linea rossa.*

Per esempio, a 4600 giri la GT Junior viaggia a 135 km/h: una velocità di crociera già piuttosto elevata. Eppure la GT Junior adopera solo il 50% della potenza del suo motore, e lascia la differenza a disposizione della ripresa.

La linea blu dà la variazione della coppia motrice al variare del numero dei giri del motore. A 1800 giri, il motore raggiunge un valore già tanto elevato da permettere le accelerazioni più spinte. E questa forza è in grado di mantenerla fino a 6000 giri.

Quel tanto di particolare e di irripetibile che ha ogni Alfa Romeo deriva senza dubbio dall'applica-



zione metodica e continuativa alle macchine da turismo di soluzioni studiate per le corse. La GT Junior, con i suoi 103 CV-*SAE* e una velocità di oltre 170 km/h ottenuti con tutta tranquillità da un motore di 1300 cc, ne è la dimostrazione più evidente. Le sue caratteristiche sono un elenco di esperienze sportive:

- Configurazione del motore atta a realizzare le massime potenze specifiche (camera emisferica, comando delle valvole diretto con due assi a camme in testa). Gruppo motore in lega leggera. Valvole di scarico raffreddate al sodio.
- Sistemi di aspirazione e scarico atti a garantire il massimo riempimento. Alimentazione mediante un corpo di carburatore per cilindro.
- Geometria dello sterzo.
- Cambio (5 rapporti) e sincronizzatori.



- Assetto di guida e disposizione comandi.
- Carrozzeria (in particolare la adozione della coda tronca).
- Ponte posteriore alleggerito: scatola differenziale in lega leggera.
- Sistema di frenatura.

Queste caratteristiche non si esplicano solo in velocità pura, bensì in alte velocità ottenute con regimi normali e in condizioni di massima sicurezza. Questi sono i fatti tecnici davvero unici della GT Junior come di tutte le Alfa.

Regimi normali: fra tutte le macchine della stessa fascia di cilindrata, la GT Junior è quella che, a qualunque velocità, ha il maggior margine fra la potenza adoperata e quella disponibile.







Per esempio, a 145 km/h, il regime è simile a quello di una vettura senza ambizioni: 4950 giri. Questo significa velocità di crociera elevatissime con consumi ridotti e senza preoccupazioni per le sorti del motore. Significa ancora la certezza di poter contare con tranquillità sul motore, nel traffico al rallentatore delle « code » come nelle lunghe corse autostradali.

Sicurezza: la GT Junior « perdona perfino gli errori di guida ». E' facile rendersene conto, provando anche una volta sola una tenuta di strada e una capacità di frenata dimensionate sulla potenza di una macchina - la GTA - che supera i 220 km/h.

La tenuta di strada è un classico punto di forza Alfa Romeo è un fatto di ripartizione dei carichi, di tarature di sospensioni, di una quantità di accorgimenti tecnici maturati in anni di competizioni. La stabilità della macchina è certa, a qualunque velocità e su qualsiasi strada. Ma in più è maneggevole e pronta a rispondere: è cioè sempre possibile correggersi e rimettere sotto controllo ogni situazione. Proprio da questo deriva l'immensa passione



di tutti gli alfisti verso la loro macchina.

La capacità di frenata è un'altra prerogativa unanimemente riconosciuta all'Alfa. Nella nuova edizione, la GT Junior è dotata di servofreno a depressione, soprattutto per facilitare l'uso del freno in città. Ma la potenza della frenata, la sua progressività e la continuità dell'efficienza sono dovute al diametro dei dischi (26,7 cm) per una superficie totale di ben 2.268 cmq. La ripartizione dello sforzo è calcolata in modo che il 70% dello sforzo frenante gravi sul treno anteriore. Un non trascurabile elemento di sicurezza è il fatto che il freno a mano di emergenza è indipendente e agisce non sui dischi ma, per mezzo di appositi tamburi, sulle ruote posteriori.

Naturalmente, tanta potenza e tanti elementi per esaltarla o dominarla riposano su una eccezionale robustezza costruttiva. Le parti meccaniche sono sovradimensionate, la struttura del complesso carrozzeria è rinforzata con nervature e traverse, le sospensioni sono dimensionate per resistere a curve prese con slan-



cio e a frenate tirate con violenza. E' anche opportuno sapere che la resistenza passiva della macchina può far conto su precise soluzioni che differenziano la parte abitata da quella anteriore e posteriore: elastiche queste, in modo da assorbire un urto eventuale, estremamente rigida quella, per garantire la massima indeformabilità.

Il tormento delle corse e i collaudi « a rottura » delle macchine di prova in laboratorio e sulle piste sperimentali di Balocco sono una garanzia reale per ogni GT Junior che esce nuova fiammante dalla catena di montaggio.

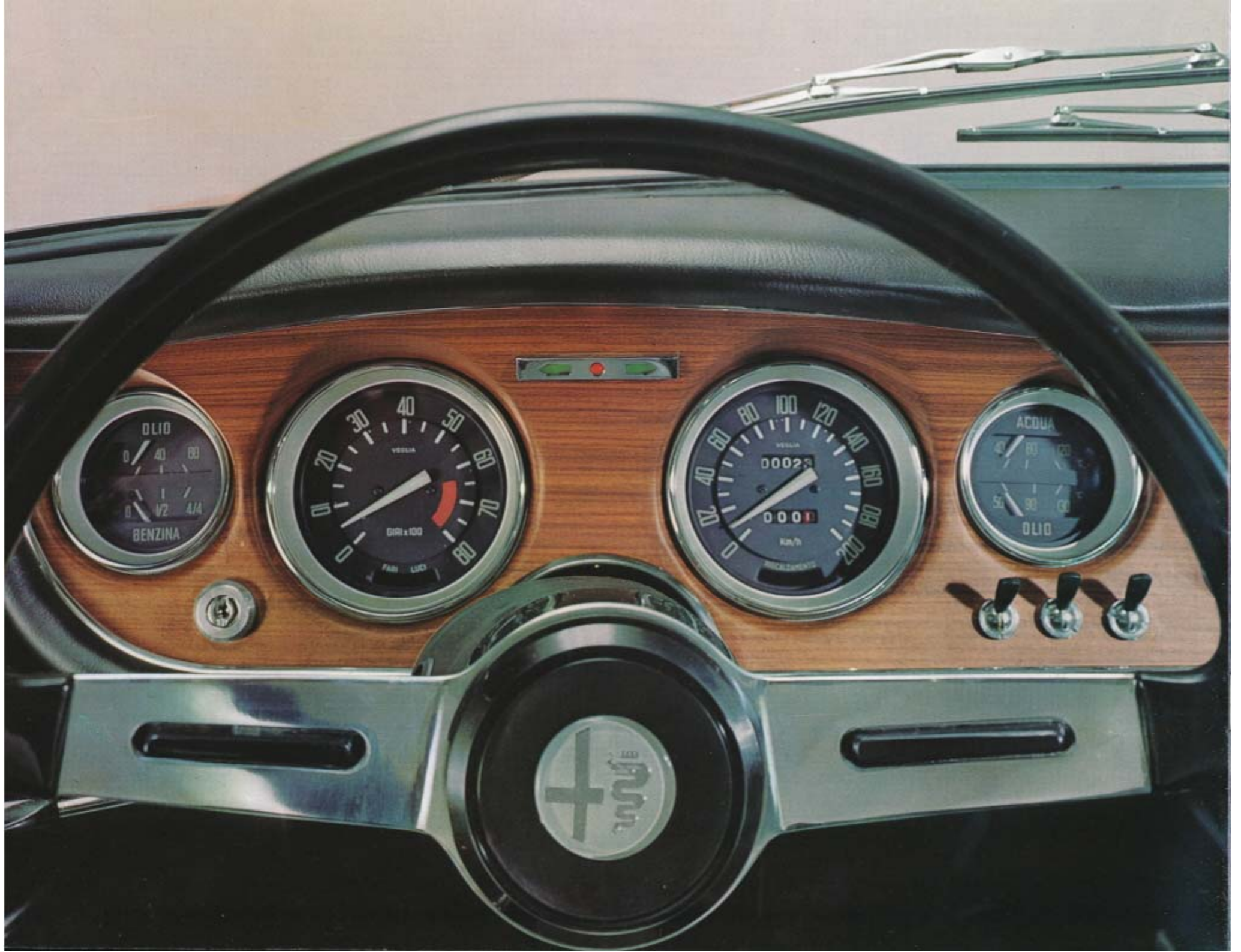




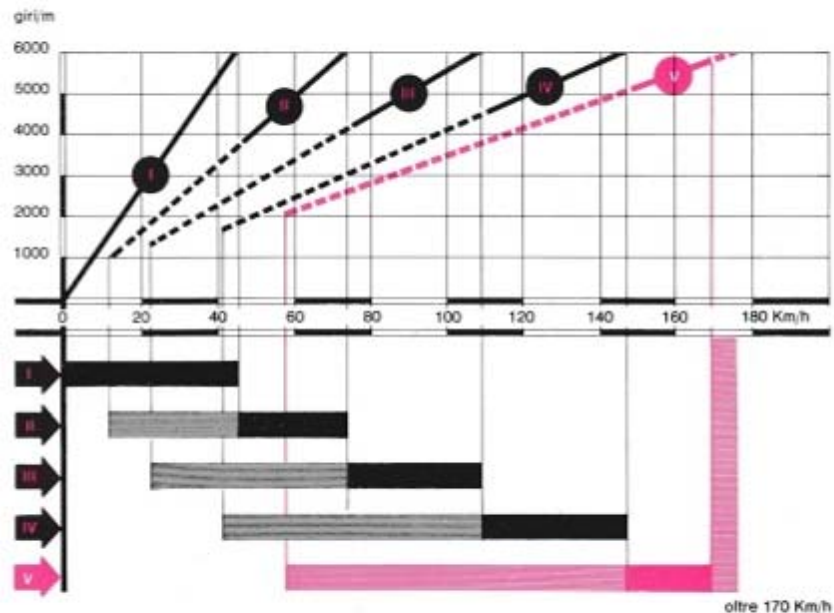
Il comfort della GT Junior è stato studiato per i viaggi lunghi e veloci. Il posto di guida è regolabile in altezza mediante l'interposizione o l'eliminazione di spessori sui quattro punti di appoggio delle guide di scorrimento. Consente di guidare a braccia distese e di intervenire con naturalezza sulla pedaliera e sul cambio. Lo schienale, regolabile, è avvolgente come il sedile, e aderisce al pilota in modo totale per non fargli mancare nemmeno nelle curve più veloci il contatto con la macchina.

I sedili posteriori sono usufruibili da due persone in condizioni di abitabilità eccezionali in un coupé di 1300 cc. Le finiture sono all'altezza dell'eleganza della macchina. Il cruscotto, a sezione concava, incorpora una strumentazione completa, rapida da leggere, pratica da raggiungere, che costituisce un elemento non secondario di sicurezza alle alte velocità. Il tergicristallo è a due velocità ed è comandabile a mano e a pedale; il volante è di disegno modernissimo, molto sobrio, e include nelle razze i pulsanti degli avvisatori acustici.





Solo un motore brillante come quello della GT Junior poteva consentire un cambio a 5 marce. E infatti la GT Junior è l'unica della sua fascia di cilindrata che ha potuto adottarlo, con vantaggi evidenti di ripresa e di adattabilità a ogni percorso stradale. Contribuisce in maniera fondamentale alla resistenza del motore (velocità elevate con regimi più bassi) e all'economia di carburante non solo alle velocità autostradali ma anche sui percorsi misti. Soprattutto è uno strumento del piacere di guidare, perché asseconda la vivacità del motore, è perfettamente sincronizzato e facilissimo da innestare.



1/4 di miglio da fermo
in 19" 1/10



1 km da fermo in 35"



1/4 di miglio da 40 km/h
in IV marcia in 19" 7/10



1 km da 40 km/h in IV
marcia in 35" 9/10

Cilindri	n. 4 in linea
Alesaggio	mm 74
Corsa	mm 75
Cilindrata	cc 1290
Potenza a 6000 giri/1'	CV-SAE 103
Potenza fiscale	CV 15
Passo	mm 2350
Carreggiata anteriore	mm 1324
Carreggiata posteriore	mm 1274
Lunghezza massima	mm 4080
Larghezza massima	mm 1580
Altezza massima (a vettura scarica)	mm 1315
Peso in ordine di marcia	kg 990
Velocità mass. oltre	km/h 170
Pneumatici	155 x 15
Numero posti	4
Impianto elettrico	volts 12
Capacità serbatoio	litri 46

Carburazione: 2 carburatori a doppio corpo orizzontali.

Distribuzione: a valvole in testa, disposte a V, comandate direttamente da due alberi a camme che agiscono con l'interposizione di bicchierini a bagno d'olio.

Frizione: Monodisco a secco con parastrappi ad azione progressiva.

Cambio di velocità: 5 marce sincronizzate e retromarcia. Comando a cloche.

Ponte posteriore: ancorato alla struttura portante per mezzo di due puntoni longitudinali articolati con tamponi di gomma; l'ancoraggio trasversale è realizzato mediante un elemento di reazione provvisto di supporti articolati sulla scocca e

sul ponte con tamponi di gomma; la coppia conica è del tipo ipoide.

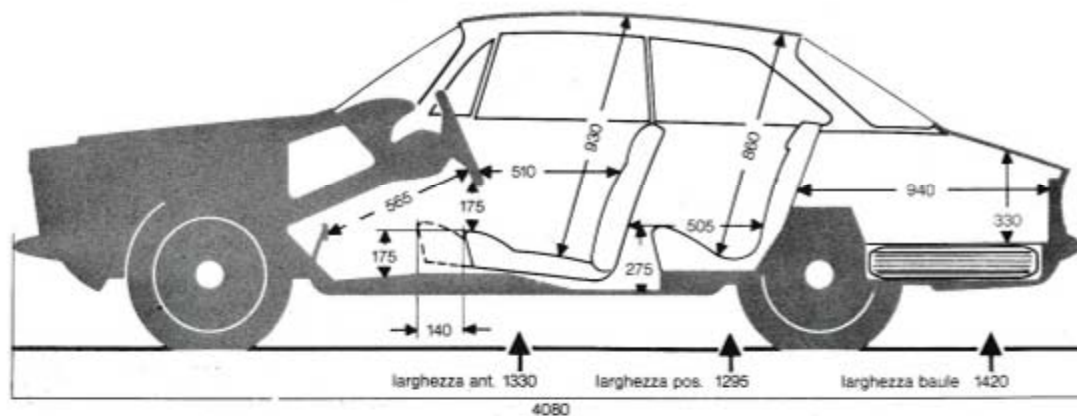
Sospensione anteriore: a ruote indipendenti collegate alla scocca mediante bracci trasversali; molle elicoidali e ammortizzatori idraulici telescopici antiemulsione; barra stabilizzatrice trasversale.

Sospensione posteriore: a molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici telescopici antiemulsione, coassiali con le molle stesse.

Guida: del tipo a circolazione di sfere, o a vite globoidale e rullo.

Freni: 4 a disco. Servofreno a depressione. Freno a mano indipendente dall'impianto principale, agente con appositi tamburi sulle ruote posteriori.

Ecco le misure delle valigie che hanno trovato posto nel bagagliaio della « GT 1300 Junior ».



	Lunghezza cm	Larghezza cm	Altezza cm	Volume dmc
1 valigia	75	21	50	78,7
1 valigia	60	17	42	43,8
1 valigia	45	14	35	22,05
1 valigia	45	14	35	22,05
1 valigia	40	12	28	13,40
1 valigia	40	12	28	13,40
1 sacco viaggio	∅ 30	48		34,00
1 valigia	45	15	31	20,90
1 sacco viaggio	∅ 44	21		15,1

Totale valigie: 9
Totale volume valigie: 263,4 dmc
 (da « Quattroruote », novembre 1966)





Alfa Romeo
Una Casa dalle grandi tradizioni sportive

Dal 1909 l'Alfa Romeo fabbrica macchine caratterizzate da particolari prestazioni sportive. Dedicata, all'inizio, a una élite di appassionati (nel 1913 il conte Ricotti portava un'Alfa a 139 km/h) le macchine del Portello scendono in pista nel 1924 e conquistano subito il Gran Premio d'Italia e il Gran Premio di Lione. Sono le vittorie che rendono famosi i nomi di Antonio Ascari e Giuseppe Campari e guadagnano all'Alfa Romeo il favore di tutta l'Europa sportiva. Da allora le vittorie assolute dell'Alfa sono diventate migliaia, e fra tutte spiccano i 3 Campionati del Mondo, le 8 targhe Florio, i 58 Gran Premi, le 4 Ventiquattro ore di Le Mans, la Coppa Vanderbilt, le 11 Mille Miglia. I corridori si chiamano Ugo Sivocci, Giulio Masetti, Enzo Ferrari, Brilli Peri, Tazio Nuvolari e ancora Borzacchini, Sommer, Chiron, Varzi, Fagioli, Wimille, Trossi, Sanesi. La più lunga e gloriosa storia agonistica di tutte le marche del mondo raggiunge l'apice nel 1950-1951, con due Campionati del Mondo vinti da Farina e da Fangio. In seguito l'Alfa Romeo concentra le sue energie sulla produzione industriale e rivolge tutta la propria attenzione alla partecipazione alle corse con vetture di serie: sono ancora vittorie di primissimo piano e tanto più importanti in quanto consentono di verificare in condizioni di impiego esasperate e di migliorare continuamente, per tutte le macchine di normale produzione, le componenti di una sicurezza oggi ineguagliabile.