



Gli anni della Giulia



Più che una vettura una leggenda. Protagonista della vita di molti italiani dal 1962 al 1977 e attrice indiscussa di moltissimi films polizieschi italiani. La Giulia ha cambiato il modo di guidare e di concepire l'automobile ed ha garantito all'Alfa Romeo anni di crescita e di stabilità finanziaria.

Autodromo di Monza, 27 Giugno 1962: la Direzione dell'Alfa Romeo presenta alla stampa e alle autorità una macchina dalla linea rivoluzionaria. È la Giulia TI, la cui sigla significa Turismo Internazionale.

Sui quotidiani appaiono pagine pubblicitarie con lo slogan: "L'auto disegnata il vento". A disegnarla in realtà è stato il centro stile del Portello, dopo lunghe sperimentazioni nella galleria del vento.

La vettura è caratterizzata da un design del tutto inedito: il frontale è basso, caratterizzato da quattro fari di diverse dimensioni; grandi gli esterni, più piccoli gli interni.

Il cofano ha una curvatura tale da generare deportanza fungendo in pratica da quello che anni dopo prenderà il nome di spoiler; il parabrezza sfuggente richiama l'abitacolo di un aereo da caccia; il lunotto posteriore è quasi verticale mentre il baule sembra troncato di netto. Elementi stilistici molto audaci per l'epoca, considerando che l'alfista degli



anni '60 era abituato alle forme arrotondate della 1900 o della Giulietta

E se in molti ne furono affascinati, altri manifestarono delle grosse perplessità per queste forme dure, nette, soprattutto nel taglio del bagagliaio.

Ci pensò la rivista specializzata "Quattroruote" a convincere anche i più scettici, che in un test

della vettura rilevò delle prestazioni assolutamente sbalorditive nel panorama automobilistico dell'epoca. La Giulia raggiunse i 172 km/h ben oltre i 165 km/h dichiarati dall'Alfa Romeo.

Un tale risultato non fu possibile soltanto grazie ai 92 cavalli che il generoso quattro cilindri di 1570 cc erogava ma anche allo straordinario coefficiente di penetrazione (0,36) che quella forma alquanto strana generava, con la coda tronca ad impedire vortici e quel muso aggressivo a fendere l'aria.

Come era ormai destino per ciascuna nuova vettura di casa Alfa Romeo anche la Giulia era destinata a spaccare in due gli Alfisti dell'epoca. E' strano come questa tendenza sia rimasta inalterata nel corso degli anni fino ai nostri giorni. Nel disegnare la Giulia, gli stilisti guardarono più alla sostanza che alla forma, e il soprannome di "vettura disegnata dal vento" non fu mai più appropriato. La Giulia era una macchina effettivamente studiata nelle gallerie aerodinamiche di allora allo scopo di ottenere forme che potessero insinuarsi nel vento, producendo così una scarsa resistenza all'avanzamento. Il risultato fu colto appieno e la Giulia poté vantarsi di un coefficiente aerodinamico (cx) di 0,36, lo stesso valore di vetture come la Porsche 911. Ma non fu questa la sola novità tecnica della nuova nata di casa Alfa Romeo. Il

motore fu una naturale evoluzione di quello della Giulietta, e la vera novità fu la cilindrata intermedia tra quest'ultima e la 1900. L'architettura era quella classica, un quattro cilindri con due alberi a cammes in testa, con il basamento in alluminio e le canne in ghisa già utilizzate con successo sulla Giulietta, mentre dalla 1900 la Giulia ereditò le camere di scoppio emisferiche. La vera novità fu l'adozione per la prima volta in campo automobilistico, ma già usate in aeronautica, di valvole al sodio capaci di poter sopportare temperature più elevate.

Il cambio fu invece studiato ex novo, progettando un cambio leggero e compatto grazie alla scatola in lega di alluminio; tutti i modelli di Giulia furono dotati di quinta marcia che non assolveva però a funzioni di overdrive ma era una vera e propria marcia di potenza.

Le sospensioni anteriori avevano uno schema a quadrilateri sovrapposti, mentre il retrotreno era a ponte rigido posteriore reso più funzionale riposizionando gli attacchi di molle e ammortizzatori e mantenendo la scatola del differenziale in alluminio.

I freni erano inizialmente a tamburo sulle quattro ruote, con i tamburi anteriori più generosamente dimensionati mediante l'adozione di tre ganasce frenanti. Dopo i primi 22000 esemplari, furono sostituiti da un impianto a quattro dischi inizialmente Dunlop e poi dal 1967 Ate.

Dal punto di vista della sicurezza, la Giulia adottò per la prima volta una scocca a deformazione differenziata con cellula abitativa rigida, in grado di assorbire gli urti più violenti lasciando tuttavia intatto l'abitacolo.

1962



La 1600 TI. - La calandra è cromata, i paraurti sono dotati di rostri gommati, le coppe copriruota presentano un fregio nero di piccolo diametro. I cerchi in lamiera presentano delle feritoie ellissoidali per il raffreddamento dei freni. Notare anche il fregio cromato sopra la freccia laterale.



Posteriormente si possono notare ancora i rostri gommati, le cornici cromate intorno ai gruppi ottici, la scritta ALFA ROMEO sopra alla serratura del bagagliaio e la scritta GIULIA TI sopra al fanalino destro.

La GIULIA TI

Estratti dalla prova di Quattroruote dell'epoca.

Scrive "Quattroruote" di quell'anno: *"quasi all'improvviso l'Alfa Romeo ha deciso di presentare oltre le versioni sprint e spider della Giulia 1600 anche la berlina T.I.. Questa vettura monta praticamente lo stesso motore 1600 (1570 CC; 102 CV-SAE) della sprint e della spider e raggiunge la velocità massima di 165 km/h. La carrozzeria della Giulia T.I. è nuova; la parte meccanica, sospensioni escluse, deriva in parte da quella della Giulietta 1300. Il prezzo superiore della Giulia 1600 conferma la decisione annunciata dall'Alfa Romeo di continuare la produzione della Giulietta"*.

Secondo la rivista Quattroruote, la vettura rappresenta un notevole passo in avanti rispetto alla Giulietta. In particolare la Giulia sembrava aver corretto tutti quei difetti che invece si evidenziavano nella Giulietta. In modo particolare quell'accentuato coricamento della vettura sulle sospensioni era praticamente sparito e la vettura risultava parallela al terreno con un'ottima aderenza ed un inserimento in curva preciso e deciso. Secondo i collaudatori di Quattroruote la vettura avrebbe potuto affrontare a buona velocità curve anche molto difficili.

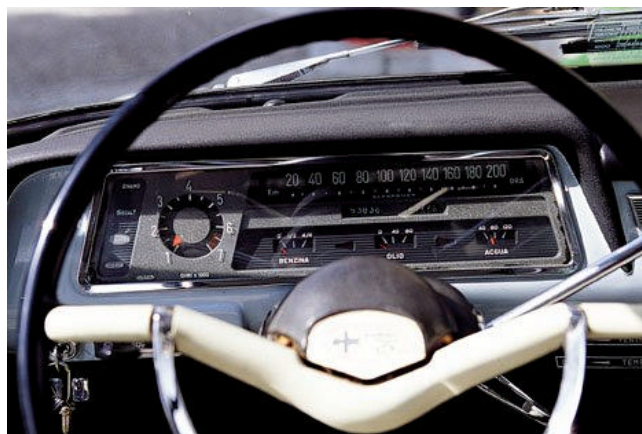
Un altro aspetto che la rivista si premurò di verificare fu la ripresa dalle basse velocità. *"A bassa velocità in quarta abbiamo ripreso senza incertezza. Nel motore della Giulia abbiamo ritrovato le caratteristiche di quello della 2600"* (che la rivista tra l'altro provava nello stesso numero). Addirittura la Giulia si prese il lusso di surclassare la cugina 2600 in fatto di assetto di guida.

La frenata non si discostava molto da quella della Giulietta (della quale ereditava tutto lo schema frenante) anche se *"un po' meno vibrante all'avantreno. Sarebbero comunque preferibili viste le prestazioni della vettura, freni a disco"*.

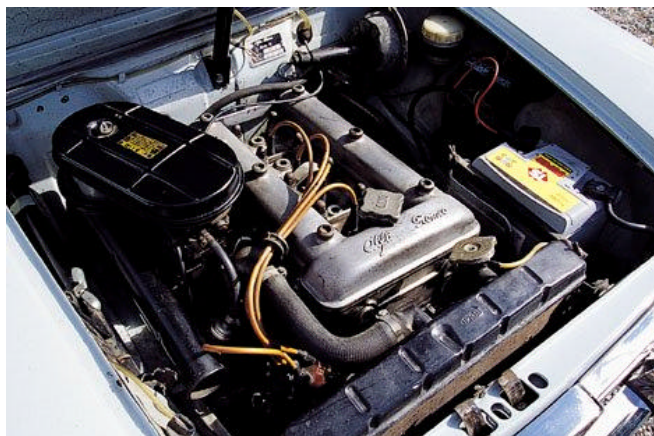
Nella prima versione della TI, i sedili si presentavano a banchina unica, ma con schienali divisi ed orientabili separatamente. Il commento di Quattroruote fu: *"non ci stancheremo mai di ripetere che, specie su vetture veloci, non concepiamo assolutamente tre persone sul sedile anteriore, e quindi, proprio su questa macchina, avremmo desiderato due sedili avvolgenti, indipendenti, a schienale orientabile, e un cambio a cloche. Speriamo che in seguito si adottino queste soluzioni"*.



Il **sedile anteriore** a seduta unica. In questo modo si poteva stare seduti in tre nei sedili anteriori. Nelle prove dell'epoca Quattroruote criticò molto questa scelta.



Volante e plancia sono di gusto americano. Il tachimetro è del tipo "a nastro", ossia un nastro di color rosso che scorre lungo una scala orizzontale. Gli alfisti dell'epoca rimasero delusi per la mancanza del termometro olio, presente sulla Giulietta.



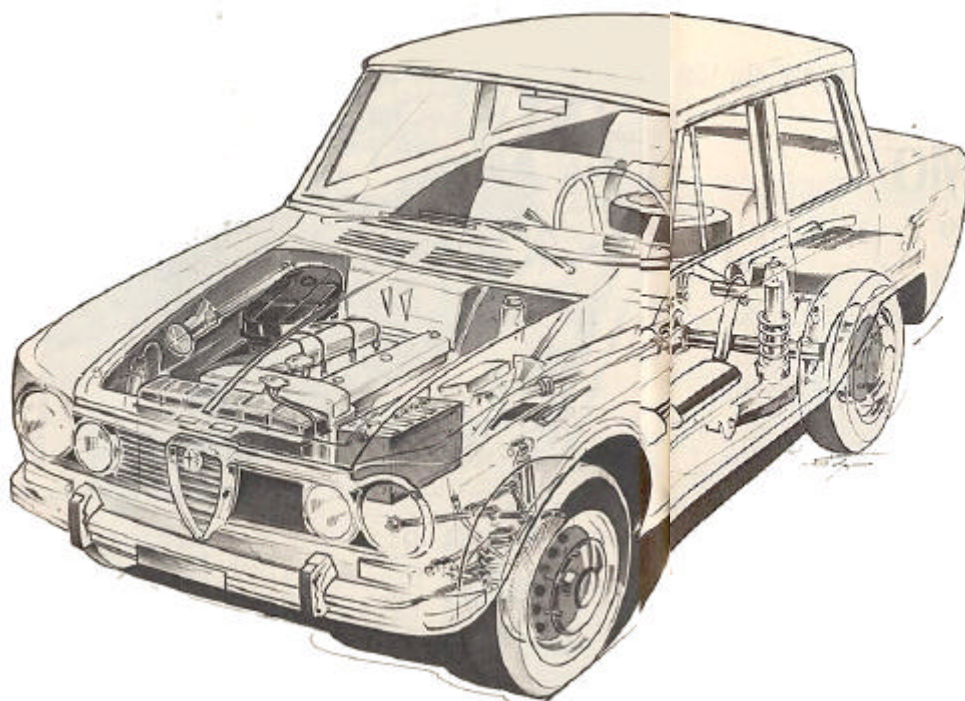
Il **motore** deriva direttamente da quello della Giulietta con le sole eccezioni della coppa dell'olio e del collettore di scarico. Questa è stata realizzata in alluminio, abbondantemente alettata, disposta in modo da essere investita dalla corrente d'aria.

È evidente che la Giulia deriva dalla Giulietta, ma questa sua parentela che è chiarissima nel gruppo motore, nel cambio e nel differenziale, quasi scompare per quanto riguarda la costruzione della sospensione anteriore e posteriore.

Anteriormente c'è sempre il parallelogramma articolato, ma qui è stato realizzato in modo assolutamente diverso, pure diversa è la tiranteria di sterzo.

Gli ammortizzatori, in origine posti all'interno della molla elicoidale, sono stati spostati al di fuori, aumentandone di fatto l'efficacia. Il tirante dello sterzo, che era posto anteriormente alla sospensione ora è stato spostato all'indietro. Inoltre è stato inserito un robusto puntone dalla parte superiore del trapezio per assorbire le reazioni di spinta in frenata, ed una grossa barra stabilizzatrice per contenere i movimenti relativi tra le due sospensioni.

Poiché la Giulietta era stata criticata per avere una coda eccessivamente alta, il posteriore della Giulia fu modificato. I bracci di spinta sono stati realizzati da due scatole di lamiera che vanno ad fissarsi sotto al ponte e sulle quali è ricavata la sede per il mollone elicoidale, generando così un sensibile abbassamento della vettura.



Il Motore

Camere di scoppio emisferiche, valvole al sodio, doppio albero a cammes, questi i segreti della Giulia.

Il punto di forza della Giulia era sicuramente il suo motore, un quattro cilindri in linea con basamento in alluminio, contenente tanti di quegli accorgimenti necessari per garantire un alto grado di efficienza e rendimenti elevati.

Tra le principali soluzioni tecniche ricordiamo:

- ? due alberi a cammes in testa che azionano direttamente le valvole senza interposizione di altri organi meccanici.
- ? camere di scoppio emisferiche che consentono una più immediata propagazione della fiamma ed una combustione più efficiente.
- ? valvole di scarico al sodio in grado di mantenere la propria temperatura entro limiti molto ridotti.
- ? albero a gomiti che poggia su cinque cuscinetti di banco riducendo così le sollecitazioni e migliorando la ripartizione delle forze.
- ? canne dei cilindri a diretto contatto con l'acqua, migliorandone il raffreddamento e limitando così la possibilità di danni al motore per surriscaldamento.

La Giulia tra i 2000 e i 5000 giri/min ha una coppia pressoché costante, cioè grazie alle soluzioni tecniche come il doppio albero a cammes in testa, la camera di scoppio emisferica e l'accurato disegno dei condotti di aspirazione e di scarico, i suoi cilindri si riempiono sempre in modo costante della miscela aria benzina. Quindi la spinta che i pistoni ricevono nella fase di scoppio è sempre ugualmente potente. In altri motori invece la coppia massima è ristretta ad un solo determinato regime. Ai regimi più bassi o più alti non si ha un riempimento ugualmente buono dei cilindri e la spinta risulta meno potente.

