

## La Giulia diventa anche 1300

Nel 1964 la Giulia TI viene affiancata dalla Giulia 1300.

L'11 Maggio 1964 a Monza viene presentata la sorella minore 1300. Identificata semplicemente come Giulia 1300 si differenziava dalla TI per i soli due gruppi ottici anteriori. Le coppe copriruota perdono la modanatura nera, come pure è sparito il fregio cromato sugli indicatori di direzione laterali e sul cofano.

Internamente il sedile anteriore unito è sostituito da due sedute separate. La Giulia perde quindi l'omologazione per 6 persone come la TI.

### Motore

**Numero e disposizione cilindri:** 4 in linea

**Cilindrata:** 1290 cc

**Alesaggio e corsa:** 74 x 75 mm

**Rapporto di compressione:** 8.5:1

**Testa cilindri:** in lega leggera, smontabile, camere di scoppio emisferiche

**Numero e posizione valvole:** 2 per cilindro in testa inclinate a 80°

**Potenza massima e regime:** 78 cv DIN (89 cv SAE) a 6000 giri/min.

**Coppia massima:** 10,4 Kgm DIN a 4700 giri/min.

**Accensione:** a spinterogeno con anticipo automatico centrifugo e correttore pneumatico

**Distribuzione:** doppio albero a camme in testa

**Comando distribuzione:** doppia catena silenziosa anteriore e ingranaggi

**Raffreddamento:** a liquido a circolazione forzata e parzializzata da termostato e radiatore (capacità, 7.5 litri)

**Alimentazione:** 1 carburatore verticale doppio corpo Solex C 32 PAIA 7, filtro aria a secco, pompa carburante meccanica

**Lubrificazione:** a circolazione forzata con filtro a cartuccia a cambio rapido (olio 5.75 Kg)



**Trazione:** posteriore

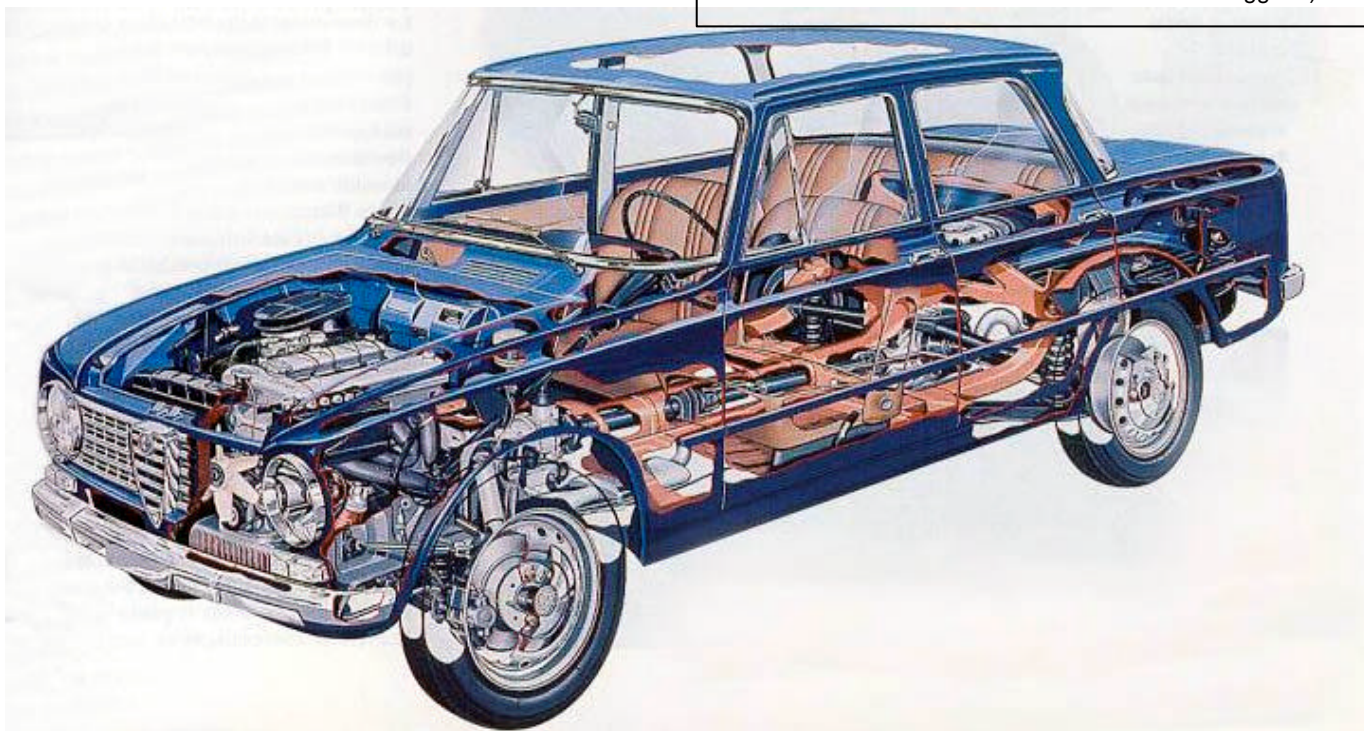
**Frizione:** monodisco a secco, comando a pedale

**Cambio:** sincronizzato a 4 marce e retromarcia, comando a leva centrale, rapporto di riduzione finale 9/41

**Albero di trasmissione:** in due sezioni con 2 giunti cardanici ed 1 elastico, coppia conica ipoide

**Freni:** a disco Dunlop sulle 4 ruote, comando idraulico, freno a mano posteriore

**Pneumatici:** 155-15 (1969: optional 165 SR 14 con 10 mm di riduzione delle carreggiate)





## 1965

### E finalmente la Giulia diventa Super.

**N**el 1965 le versioni della Giulia 1600 erano due. La Ti, e la Super, che andavano ad affiancare la neonata 1300. La ristilizzazione della vettura risentì l'influenza lasciata dalla sorella sportiva (la TI Super) ma con l'aggiunta di elementi che ne miglioravano il comfort rendendola adatta ai lunghi viaggi. Una gran turismo ma di razza, che con l'aggiunta dei due carburatori doppio corpo si permetteva prestazioni di un certo rilievo, pur mantenendo i consumi entro valori del tutto accettabili. La plancia fu totalmente rinnovata, con una connotazione sportiva che le fu attribuita dagli strumenti circolari. Fu montato un volante a tre razze e furono abbandonati i durissimi e scomodissimi sedili avvolgenti della TI Super a favore di poltrone ben più confortevoli. Sul montante posteriore della Super fece la sua comparsa il tipico "biscione" e la scritta Alfa Romeo fu spostata al centro del cofano bagagli. La Super si differenziava dalla TI per le coppe copriruota, i profili cromati sotto le porte, e per la scritta Giulia Super in caratteri minuscoli nella parte destra del bagagliaio. Una curiosità; lo scudetto anteriore era diviso in due sezioni delle quali la superiore, era solidale al cofano motore. Il motore di 1570 cm<sup>3</sup> erogava ora 98 cv.



Veduta laterale della Giulia Super



Particolare del cerchio e della coppa copriruota



Lo stemma del Biscione apparso sul montante posteriore.



Vista posteriore.



La nuova configurazione del cruscotto con gli strumenti rotondi.



La nuova conformazione dei sedili anteriori e posteriori.





Il motore della Super.



Gli interni, il nuovo cambio a cloche e si intravedono i sedili anteriori sdoppiati.



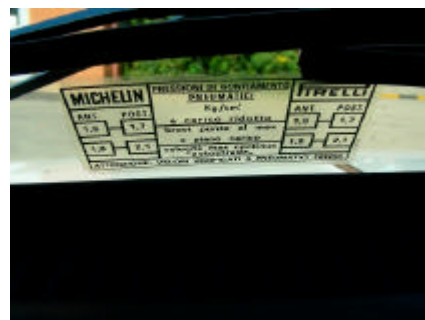
Vano portabagagli.



Cofano motore. Notare la parte superiore dello scudo mancante, poiché solidale al cofano.



Il bialbero 1600 in alluminio con la vistosa "proboscide" che porta l'aria dal filtro ai due carburatori doppio corpo.



Particolare dell'adesivo con i dati dei pneumatici montati all'epoca e le relative pressioni di gonfiaggio.

### Differenze tra la Super e la TI



**Giulia Super.** Notare le coppe copriuota, i fanalini di posizione monocolori, la modanatura cromata sotto le porte



**Giulia TI.** La vettura si presenta in modo molto più spartano rispetto alla Super. Manca la modanatura sottoporta, le coppe sulle ruote, ed i fanalini di posizione presentano la colorazione arancione in corrispondenza degli indicatori di direzione.



**1966****Anche la 1300 diventa TI**

**P**er affiancare la Giulia 1300, a San Felice Circeo nel febbraio del 1966 fu presentata la versione 1300 ti, con propulsore più potente, cambio a 5 marce, paraurti con rostri, gruppi ottici posteriori con luci di retromarcia, sedili completamente rimodellati ed abbassamento del piano di seduta e infine il volante in plastica nera a tre razze con i comandi dell'avvisatore acustico incorporati, utilizzato da tutte le serie successive della serie ti e della prima della 1300 super. Contemporaneamente, nel 1966 la Giulia TI cambiò nome per distinguersi dalla sorellina minore anche essa TI, e si chiamò Giulia 1600 TI. Pochi gli interventi estetici concentrati soprattutto nell'abitacolo, dove troviamo nuovi sedili ad imbottitura integrale, volante a tre razze tipo 1300TI ed una nuova plancia con strumentazione circolare uguale a quella che sarà poi montata sulla 1300TI seconda serie, ma senza gli inserti di legno. Ebbe comunque vita breve poiché l'anno dopo, nel 1967, tutte le versioni di Giulia furono ristilizzate nuovamente.

**Giulia in piazza Duomo**

**27 Maggio 2007.** – Una ottantina di Giulia si sono ritrovate il 27 Maggio 2007 in piazza Duomo a Milano. Non sono mancate vetture veramente di prestigio (Ti Super), allestimenti particolari (Colli), nonché prototipi e studi di stile che avrebbero poi dato vita alla Giulia berlina, almeno per come la conosciamo noi oggi.

