

ÉTUDE TECHNIQUE ET PRATIQUE ALFA-ROMEO «GIULIA»

AVANT-PROPOS

Depuis plusieurs décades, le nom d'Alfa-Romeo est l'un des plus prestigieux de l'industrie automobile italienne. Si quelques uns ont oublié les « Alfettes » qui remportèrent les courses du championnat du Monde durant les années cinquante, personne n'ignore le succès que remporta la « Giulietta » auprès des amateurs de voitures sportives et belles.

En 1962, quand fut venu le moment de lancer une voiture un peu plus forte, la « Giulia » bénéficia du succès de la « Giulietta » (succès probablement sans précédent dans le domaine de la voiture de sport construite en série). Le dessin de l'arrière de la Giulia Ti surprenait un peu mais elle s'imposa rapidement grâce à ses qualités routières. Parmi ses particularités mécaniques, citons son moteur 1600 à double arbre à cames en tête, sa boîte de vitesses à 5 rapports, ses freins à trois mâchoires et tambours ailetés et son pont arrière au guidage très perfectionné.

La gamme des 1600 Alfa-Romeo s'enrichit quelques mois plus tard d'un nouveau coupé, la « Giulia Sprint GT ». Sa carrosserie dessinée par Bertone offre des lignes modernes et bien équilibrées. Sur le plan mécanique, elle se distingue de la berline par son moteur plus puissant (2 carburateurs double corps) et ses quatre freins à disque avec servo-frein. Ce système de freinage n'a pas tardé à être monté aussi sur la Giulia Ti.

En 1965, Alfa-Romeo ajoutait au coupé « Sprint GT » un cabriolet, la « GTC » qui en dérive est un modèle encore plus sportif : la « GTA » dispose d'un moteur poussé (133 ch) et d'une carrosserie allégée. La même année sortait à côté de la Giulia Ti une autre version extérieurement identique : la « Giulia Super » qui dépasse 175 km/h grâce à ses 112 ch obtenus avec 2 carburateurs double corps.

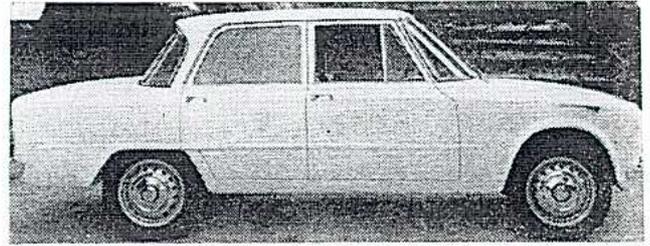
Au printemps 1966 est apparue la « Sprint GT Veloce ». Une grille de calandre à trois barres et une feuille de trèfle (emblème de l'écurie de course d'Alfa-Romeo) sur le panneau de custode la différencie du coupé normal « Sprint GT » et ses quelques chevaux supplémentaires lui permettent de dépasser 185 km/h. Elle mérite bien l'appellation de « Veloce » (rapide) cette 1570 cm³ !

Il y a un an également est né le « Spider 1600 » animé par la même mécanique. La carrosserie Pininfarina de ce nouveau cabriolet présente des lignes arrondies originales et modernes, projecteurs et feux arrière s'inscrivant dans ces courbes. Son important porte-à-faux arrière ménage un vaste coffre à bagages. A la suite d'un concours ouvert au public, le constructeur le baptisa « Duetto » et ce duo mérite bien des applaudissements !

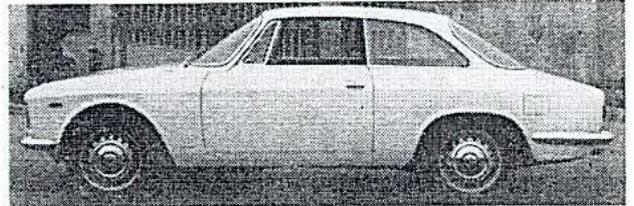
Les Alfa-Romeo 1600 sont bien dans la tradition de la marque. Ces voitures parfaitement homogènes permettent des moyennes routières très élevées tout en offrant à la fois une tenue de route excellente, un freinage parfaitement dosé et toutes les joies de la conduite sportive. Personnellement, nous avons rarement rencontré toutes ces qualités réunies à ce point dans une même voiture, même dans des automobiles affichant une puissance et un prix de moitié supérieurs à ceux des Giulia.



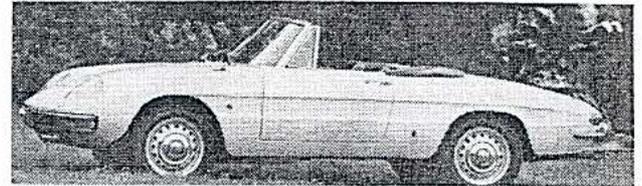
La présente Etude groupe les diverses versions, berlines, coupés et cabriolets que nous venons d'énumérer. Elles utilisent toutes la même mécanique fort raffinée, les particularités des unes et des autres étant surtout dues à des réglages différents qui se trouvent groupés dans les « Caractéristiques Détaillées ».



Les berlines « Giulia Ti » et « Giulia Super » ont la même carrosserie, 4 portes, 5 places dont le curieux arrière creux porte un monogramme distinctif. La « Giulia Ti » avec un carburateur double-corps inversé atteint 165 km/h avec 106 ch sur la « Giulia Super » le moteur (de même cylindrée) est alimenté par deux carburateurs double-corps horizontaux il développe 112 ch et entraîne la voiture à plus de 175 km/h.



Malgré leur empattement plus court que celui des berlines les coupés Giulia offrent quatre vraies places. Les lignes dues à Bertone satisfont aux exigences de l'aérodynamique et à celles de l'esthétique. Ce sont les grilles de calandre qui permettent de distinguer les différentes versions (voir au bas de la page).

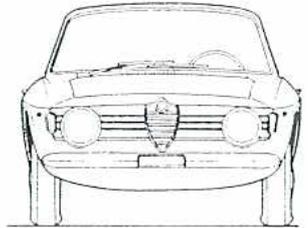
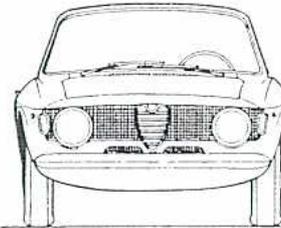
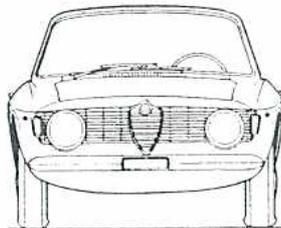


Le « Spider 1600 Duetto » utilise les mêmes éléments mécaniques que le coupé « GT Veloce ». Ce « duo » porte la griffe de Pininfarina.



Dérivé du coupé « Sprint GT » le cabriolet « GTC » offre quatre places au grand air.

De gauche à droite :
« Giulia Sprint GT » 122 ch, 180 km/h
« Giulia Sprint GTA » carrosserie allégée moteur 133 ch, plus de 185 km/h
« Giulia Sprint GT Veloce » moteur 125 ch



IDENTIFICATION

Numéro de moteur :

Type et n° du moteur estampillés sur le côté droit du bloc.

Numéro de châssis :

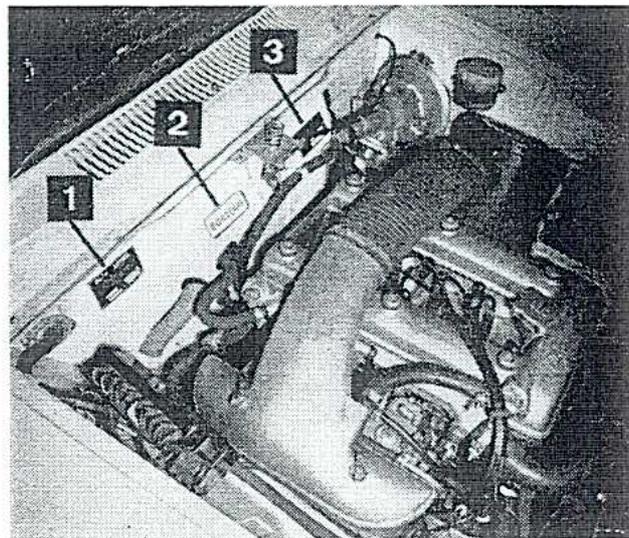
Frappé sur la partie supérieure droite du tablier (compartiment moteur).

Plaque signalétique :

Fixée sur la partie supérieure du tablier (compartiment moteur) indique le type de la voiture et le numéro d'homologation I.G.M.

Plaque des caractéristiques de la peinture :

Fixée sur la partie supérieure du tablier (compartiment moteur) indique le type, la couleur et le fournisseur de la laque.



1. Plaque d'identification - 2. N° de caisse - 3. Plaque d'homologation

Caractéristiques détaillées

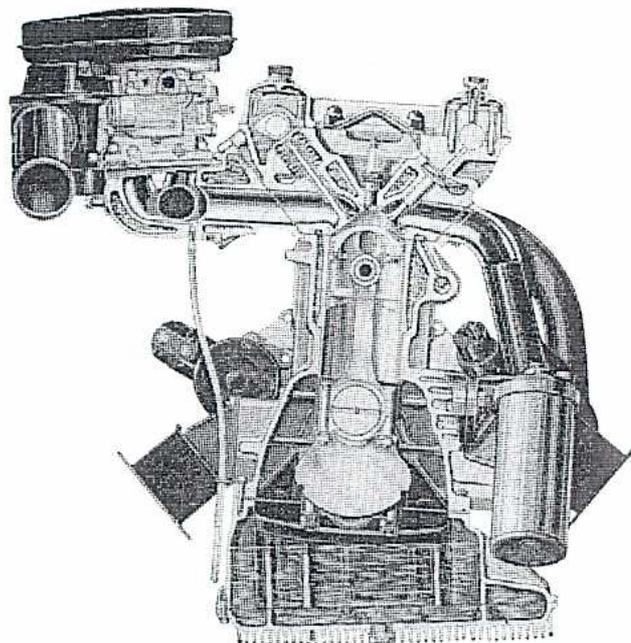
① MOTEUR

GENERALITES

Il s'agit pour toutes les versions de Giulia d'un moteur 4 cylindres en ligne, 4 temps à refroidissement par eau avec distribution par deux arbres à cames en tête. Situé à l'avant, ce moteur est légèrement incliné vers la gauche.

Appellation commerciale	Type de voiture	Type de moteur	Date de sortie
Giulia Ti	10.508 ou 10.514 (1)	00.514	1962
Giulia Super..	10.526	00.526	1963
Giulia Sprint	10.502	00.502	1963
GT			
Giulia Sprint	10.525	00.502 A	1964
GTC			
Giulia Sprint	10.502 A	00.502 A	1964
GTA			
Giulia Sprint	10.536	00.536	1966
GT Veloce ..			
Spider 1600	10.503		
Duetto			

(1) Avec levier de vitesses au volant.



Coupe transversale du moteur

CARACTERISTIQUES GENERALES COMMUNES A TOUS LES TYPES

Cylindrée : 1570 cm³.
Alésage : 78 mm.
Course : 82 mm.
Puissance administrative : 9 CV.

CARACTERISTIQUES GENERALES VARIANT D'UN TYPE A L'AUTRE

Type de voiture	Giulia Ti (10.508)	Giulia Super (10.526)	Giulia Sprint GT (10.502) et Sprint GTC (10.525)	Giulia Sprint GTA (10.502 A)	Giulia Sprint GT Veloce (10.536)	Spider Duetto (10.503)
Puissance maxi SAE (tr mn)	106 à 6.000	112 à 5.500	122 à 6.000	133 à 6.000	125 à 6.000	125 à 6.000
Couple maxi SAE m.kg à tr/mn ..	14 à 4.000	15,2 à 2.900	15,3 à 3.000		15,9 à 2.800	15,9 à 2.800
Puissance maxi DIN (ch)	92	98	106	115	109	109
Couple maxi DIN m.kg à tr/mn ..	12,1 à 4.000	13,2 à 2.900	14,5 à 3.000		14,2 à 2.800	14,2 à 2.800

CARTER-CYLINDRES

Carter-cylindres en alliage léger à chemises humides amovibles.

VILEBREQUIN

Vilebrequin en acier spécial traité, porté par cinq paliers

Réglage du jeu latéral par demi-rondelles au palier central.

Diamètre nominal des tourillons : 59,960 à 59,973.

Diamètre des tourillons, 1^{re} réparation : 59,706 à 59,719.

Diamètre des tourillons, 2^e réparation : 59,452 à 59,465.

Diamètre nominal des manetons : 49,987 à 50,000.

Diamètre des manetons, 1^{re} réparation : 49,733 à 49,746.

Diamètre des manetons, 2^e réparation : 49,479 à 49,492.

Epaisseur nominale des coussinets de palier : 1,829 à 1,835.

Epaisseur des coussinets de palier, 1^{re} réparation : 1,956 à 1,962.

Epaisseur des coussinets de palier, 2^e réparation : 2,083 à 2,089.

Diamètre de l'alésage pour coussinets de paliers : 63,657 à 63,676.

Longueur du tourillon central :

— nominale : 30 à 30,035.

— 1^{re} réparation : 30,127 à 30,162.

— 2^e réparation : 30,254 à 30,289.

Epaisseur des rondelles de réglage pour tourillon central

— nominale : 2,311 à 2,362.

— 1^{re} réparation : 2,374 à 2,425.

— 2^e réparation : 2,438 à 2,489.

Jeu latéral du vilebrequin : 0,076 à 0,263.

Jeu diamétral entre tourillons et coussinets de paliers : 0,014 à 0,058.

Rayons de congé :

— tourillons : 1,7 à 2,1.

— manetons : 1,7 à 2,1.

— tourillon AR côté volant : 3,7 à 4,1.

Ovalisation maxi des tourillons et des manetons : 0,007.

Conicité maxi des tourillons et des manetons mesurée sur la longueur : 0,01.

Tolérance maxi dans l'alignement des tourillons et des manetons mesurée sur leur longueur : 0,015.

Excentricité maxi admise entre les tourillons : 0,01.

CHEMISES

Chemises humides amovibles.

	Classe A bleu	Classe B rose	Classe C vert
Diamètre des chemises ..	77,985 à 77,994	77,995 à 78,004	78,005 à 78,014

Jeu entre chemise et piston :

— avec piston Borgo : 0,055 à 0,074.

— avec piston Mahle : 0,030 à 0,049.

Dépassement des chemises sur plan de carter cylindres : 0 à 0,06.

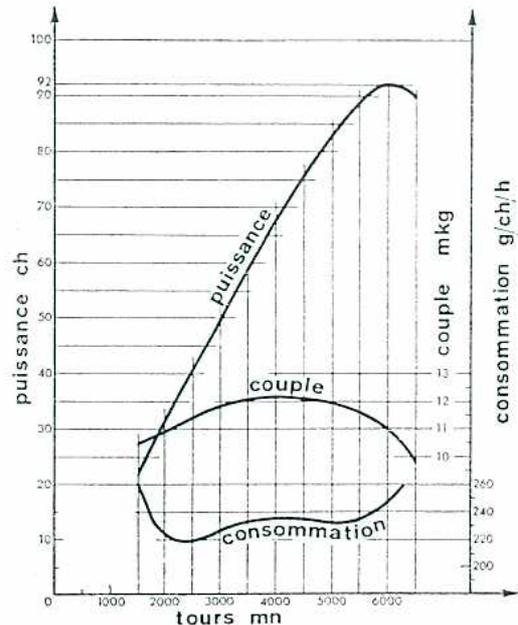
BIELLES

Entraxe de bielle : 147,955 à 148,045.

Diamètre intérieur de la tête de bielle : 53,695 à 53,708.

Diamètre intérieur de la bague montée dans le pied de bielle : 22,005 à 22,015.

Jeu axial des biellets sur les manetons du vilebrequin : 0,2 à 0,3.



Courbes caractéristiques du moteur de la 1600 Ti

Epaisseur des coussinets de bielle :

— normal : 1,829 à 1,835.

— 1^{re} réparation : 1,956 à 1,963.

— 2^e réparation : 2,083 à 2,089.

Jeu diamétral entre manetons de vilebrequin et coussinets de tête de bielle : 0,025 à 0,063.

Vrillage maxi entre l'axe de l'alésage de la tête de bielle et l'axe de l'alésage du pied de bielle mesuré sur une distance de 100 mm : 0,1.

Désequerrage maxi entre l'axe de l'alésage de la tête de bielle et l'axe de l'alésage du pied de bielle mesuré sur une distance de 100 mm :

Giulia Ti : 0,05.

Autres : 0,074

Poids d'une bielle :

Différence maxi admissible entre les biellets d'un même moteur : 2 grammes

5 grammes (biellets équipés des pistons).

PISTONS

Pistons en alliage léger avec calotte bombée à encoches.

Diamètre des pistons (1).

GIULIA TI

Marque	Classe A repère bleu	Classe B repère rose	Classe C repère vert
Piston Borgo	77,920 à 77,930	77,930 à 77,940	77,940 à 77,950
Piston Mahle	77,945 à 77,955	77,955 à 77,965	77,965 à 77,975

(1) Diamètres des pistons à mesurer perpendiculairement à l'axe de piston et à une distance de 12 mm du bord inférieur de la jupe pour le piston Borgo et à 11 mm pour le piston Mahle.

Giulia Super, Giulia Sprint GT, GTC, GT Veloce, Spider Duetto

	Classe A bleu	Classe B rose	Classe C vert
Piston Borgo	77,920 à 77,930	77,931 à 77,940	77,941 à 77,950

Giulia Sprint GTA

	Classe A bleu	Classe B rose	Classe C vert
Piston Borgo	77,910 à 77,920	77,921 à 77,930	77,931 à 77,940

Alésage pour axe dans le piston :

	Noir	Blanc
Piston Borgo ..	22,000 à 22,002	22,003 à 22,005
Piston Mahle ..	21,996 à 22,002	

AXES DE PISTON

Axes de piston en acier traité, montés flottants, maintenus par jones dans le piston.

Diamètre de l'axe de piston :

Repère noir : 21,994 à 21,997.

Repère blanc : 21,998 à 22,000.

SEGMENTS

Deux segments d'étanchéité (segment de feu chromé) et un segment racleur.

Largeur de la gorge du piston pour segments d'étanchéité :

— Segment normal : 1,775 à 1,790.

— Segment chromé : 1,785 à 1,800.

Largeur de la gorge du piston pour segment racleur :

4,015 à 4,030.

Épaisseur des segments d'étanchéité : 1,728 à 1,740.

Épaisseur du segment racleur : 3,978 à 3,990.

Jeu axial entre gorges et segments :

— Segment normal : 0,035 à 0,062.

— Segment chromé : 0,045 à 0,072.

— Segment racleur : 0,025 à 0,052.

Jeu à la coupe des segments à contrôler dans la bague de contrôle ou dans la chemise : 0,3 à 0,45.

DISTRIBUTION

Distribution à 2 arbres à cames en tête entraînés par chaîne double et pignons rapport 1 prenant la force sur un relais (à mi-hauteur du bloc).

Le relais est entraîné dans le rapport 1 2 par rapport au vilebrequin par une chaîne double.

La tension de la chaîne des arbres à cames est obtenue par un tendeur mécanique à pignon.

Diamètre des portées : 26,959 à 26,980.

Diamètre des alésages des paliers : 27 à 27,033.

Jeu diamétral entre paliers et portées : 0,020 à 0,074.

Jeu axial de l'arbre dans le support de poussée : 0,065 à 0,182.

Levée des soupapes d'admission : 0,20 mm.

Levée des soupapes d'échappement : 0,15 mm.

POUSSOIRS DE SOUPAPES

Diamètre du poussoir :

— Nominal : 34,973 à 34,989.

— Réparation : 35,173 à 35,189.

Diamètre du logement pour poussoir dans la culasse :

— Nominal : 35 à 35,225.

— Réparation : 35,2 à 35,225.

Jeu entre logement et poussoir : 0,011 à 0,052.

SOUPAPES ET GUIDES DE SOUPAPES

Soupapes en tête marque Santambrogio ou ATE montées concurremment.

Angle des portées de soupapes : 120°.

Giulia Ti

	Admission		Echappement	
	Santambrogio	Santambrogio	ATE	
Diamètre de la tête	41 à 41,15	37 à 37,15	37 à 37,2	
Diamètre de la tige	8,96 à 8,987	8,935 à 8,96	8,935 à 8,96	
Longueur totale	106,63 à 107,03	105,90 à 106,3	106,05 à 106,15	

CALAGE DE LA DISTRIBUTION

	Giulia Ti	Giulia Sprint GT Giulia Sprint GTC Giulia Sprint GT Veloce	Giulia Sprint GTA Spider Duetto Giulia Super
Jeu aux soupapes d'admission à froid	0,475 à 0,500 mm	0,475 à 0,500 mm	
Jeu aux soupapes d'échappement à froid	0,525 à 0,550 mm	0,525 à 0,550 mm	
Avance ouverture admission	24° 40' avant PMH	36° 50' avant PMH	
Retard fermeture admission	72° 40' après PMB	60° 50' après PMB	
Avance ouverture échappement	66° avant PMB	54° 10' avant PMB	
Retard fermeture échappement	18° avant PMH	30° 10' après PMH	
Phase d'admission		277° 20'	
Phase d'échappement		264°	

Soupapes et guides sur Giulia Sprint GT, GTC, GT Veloce, Giulia Super et Spider Duetto

	Admission			Echappement		Giulia Sprint GTA	
	Livia H	Livia C	ATE	Concurremment		Admission	Echappement
Diamètre de la tête	41 à 41,150	37 à 37,150	37 à 37,200	Livia H	44,850 à 45		Livia K et K3
Diamètre de la tige	8,960 à 8,987	8,935 à 8,960	8,935 à 8,960	Livia H	8,455 à 8,480		8,455 à 8,480
Longueur totale ..	106,630 à 107,030	106,173 à 106,427	106,050 à 106,150	Livia H	106,473 à 106,727		106,673 à 106,927

Guides de soupape :

	Giulia Ti - Giulia Sprint - GT - GTC GTV - Super, Duetto	GTA
Diamètre extérieur avec guide démonté	14,033 à 14,044	14,033 à 14,044
Diamètre intérieur avec guide monté dans la culasse	9 à 9,015	8,500 à 8,515
Dépassement des guides de soupape dans les logements de poussoirs	16,8 à 17	15,8 à 16
Jeu entre guide monté dans la culasse et tige de soupape :		
Admission	0,013 à 0,053	0,020 à 0,060
Echappement	0,040 à 0,080	

SIEGES DE SOUPAPES

	Giulia Ti		Giulia Super Sprint GT - GTC - GTV et Spider Duetto		Sprint GTA	
	Admission	Echappement	Admission	Echappement	Admission	Echappement
Diamètre extérieur du siège de sou- pape normal ...	42,597 à 42,648	38,597 à 38,648	42,597 à 42,632	38,597 à 38,632	45,078 à 45,094	41,078 à 41,094
Diamètre extérieur du siège cote ré- paration	42,897 à 42,948	38,897 à 38,948	42,897 à 42,932	38,897 à 38,932	45,378 à 45,394	41,378 à 41,394
Diamètre du loge- ment dans la cu- lasse pour siège de soupape normal	42,472 à 42,497	38,472 à 38,497	42,532 à 42,557	38,532 à 38,557	44,975 à 45,000	40,975 à 41,000
Diamètre du loge- ment cote répa- ration	42,772 à 42,797	38,772 à 38,797	42,832 à 42,857	38,832 à 38,857	45,275 à 45,300	41,275 à 41,300

Jeu aux soupapes à froid :
Admission : 0,475 à 0,500 mm.
Echappement : 0,525 à 0,550 mm.

Réglage du jeu aux soupapes par pastilles entre queue de soupape et poussoir. Les pastilles existent en différentes épaisseurs de 0,025 en 0,025 mm allant de 1,3 à 3,5 mm.

RESSORTS DE SOUPAPE

Soupapes rappelées par deux ressorts concentriques.

Caractéristiques des ressorts de soupapes sur Giulia Ti, Giulia Super, Sprint GT, GTC, GTV, Spider Duetto :

	Longueur libre (mm)	Longueur sous charge	Charge de contrôle (kg)
Ressort intér.	repè. rouge 47,3	26	22,2 à 23,1
	repère vert 46,5		
Ressort extér.	repè. rouge 52,8 repère vert 51,3	27,5	35,7 à 37,1

Caractéristiques des ressorts de soupapes sur Giulia Sprint GTA :

	Longueur libre	Longueur sous charge	Charge de contrôle
Ressort intér.	49,72	27,5	24,9 à 25,9 kg
Ressort extér.	51,60	30,2	53,4 à 55,6 kg

CULASSE

Culasse en alliage léger à chambres de combustion hémisphériques.

Sièges de soupapes rapportés.

Hauteur entre plans de joint : 112 mm.

Rectification autorisée : 0,5 mm.

Diamètre du logement pour guide de soupape dans la culasse :

Giulia Ti, Giulia Sprint GT, GTC, GTA : 13,990 à 14,018.

Serrage entre logement et guide de soupape : 0,015 à 0,054.

	Giulia Ti	Giulia Super, Sprint GT, GTC, GTV, Duetto	GTA
Serrage entre siège de sou- pape et lo- gement dans la culasse ..	0,100 à 0,175	0,040 à 0,100	0,078 à 0,119

NOTA. — Les sièges de soupapes de la Giulia Sprint GTA ont une forme tronconique et le diamètre maximal indiqué dans le tableau est à monter vers le bas.

GRAISSAGE

Graissage sous pression par pompe à engrenages noyée dans le carter d'huile formant réservoir et entraînée par l'arbre de l'allumeur. Filtre à huile à cartouche monté en série.

Carter d'huile en alliage léger à ailettes.

Les modèles GTA sont équipés d'un radiateur d'huile branché sur le filtre.

Contenance du carter d'huile : 6 l.

Différence entre mini et maxi de la jauge : 2,5 l.

Cartouche de filtre à huile Fispas 1989 ou Fram.

Alfa-Romeo - Giulia Super, type 10526 (depuis 1965)	CH 945 PL
Alfa-Romeo-Giulia GT Sprint Veloce	CH 945 PL
Alfa-Romeo-Giulia 1600 GT, GTA, GTC (jusqu'à mai 1965)	CH 993 PL
Alfa-Romeo-Giulia 1600 Sprint GTA, GTC (depuis juin 1965)	CH 945 PL

Pressions d'huile à chaud :

— Pression minimale, moteur tournant au ralenti : 0,5 à 1 kg/cm².

— Pression minimale, moteur tournant au régime maxi : 3,5 kg/cm².

— Pression maximale, moteur tournant au régime maxi : 4,5 à 5 kg/cm².

Tarage du clapet de décharge :

Longueur libre du ressort : 48,25 mm.

Longueur du ressort sous charge de 15,71 kg : 32,25 mm.

REFROIDISSEMENT

Refroidissement par eau, circuit sous pression avec radiateur et ventilateur toujours en prise — circulation forcée par pompe centrifuge.

Contenance du circuit avec chauffage : 7,5 l.

Thermostat situé en haut à droite du moteur.

Début d'ouverture du thermostat : 82° C.

Pleine ouverture du thermostat : 87° C.

Tension de la courroie de ventilateur : flèche de 1 à 1,5 cm entre poulie de ventilateur et poulie de dynamo.

Robinets de purge du circuit de refroidissement :

radiateur : en bas à gauche ;

moteur : en arrière du bloc côté gauche.

ALIMENTATION**RESERVOIR**

Réservoir de carburant situé à plat à l'arrière sous le plancher de coffre à bagages. Remplissage par trappe dans l'aile arrière gauche.

Contenance 46 litres, dont 7 de réserve.

POMPE A ESSENCE

Pompe mécanique à membrane commandée.
 Marque Fispal.
 Débit à 2500/3000 tr/mn du moteur : 110 l/h à pression nulle.
 Pression avec débit nul : 3 à 4 mètres d'eau.
 Débit à la pression de refoulement : 60 l/h.
 Sur GTA pompe électrique Bendix à l'arrière sous la caisse.

FILTRE A AIR

Cartouche Fram pour filtre à air :

Alfa-Romeo Giulia super, type 10526 (depuis 1965)	CA 638 PL
Alfa-Romeo Giulia GT sprint Veloce	CA 638 PL
Alfa-Romeo Giulia 1600 GT, GTA, GTC jusqu'à mai 1965	CA 638 PL
Alfa-Romeo Giulia 1600 Sprint GTA, GTC (depuis juin 1965)	CA 638 PL

CARBURATEURS

Giulia Ti

Carburateur Solex 32 PAIA 7 double corps inversé, à ouverture différenciée du deuxième papillon commandée par dépression.

Starter à glace. Pompe de reprise à membrane.
 Réglages principaux :

	1 ^{er} corps	2 ^e corps
Buse	23	23
Gicleur principal	125	130
Ajutage d'automatisme	190	190
Gicleur de ralenti	45	70
Ajutage de ralenti	100	60

Gicleur de la pompe de reprise : 45.
 Gicleur de starter : 120.
 Ajutage du starter : 500.
 Clapet d'admission de la pompe de reprise : 40.
 Diamètre du siège de la vis pointeau : 1,75 mm.
 Epaisseur sous le siège de la vis pointeau : 1 mm.
 Distance entre le niveau d'essence et le plan de joint de

la cuve : 12 mm (avec pression de 2 m H₂O en amont du siège de la vis pointeau).

Débit de la pompe de reprise : de 4 à 6 cm³ pour 20 courses.

Pression d'admission mesurée en amont du siège de la vis pointeau : 6 à 7 m H₂O.

Poids du flotteur : 7,2 g.

Régime mini du moteur : 500 à 600 tr mn.

« Giulia Sprint GT », « Sprint GTC », « Sprint GT Veloce », « Spider 1600 Duetto » et « Giulia Super »

Ces modèles reçoivent deux carburateurs horizontaux double corps à ouvertures simultanées. Il s'agit de Solex 40 PHH ou de Weber 40 DCOE.

Les Solex 40 PHH sont du type horizontal avec starter à glace et pompe de reprise à membrane. Les Weber DCOE sont du type horizontal avec starter à piston commandé par secteurs dentés et pompe de reprise à piston.

ALLUMAGE

Allumage par système classique par système batterie-allumeur.

Ordre d'allumage : 1-3-4-2 (cylindre n° 1 côté ventilateur).

ALLUMEUR

	Allumeur Bosch	Allumeur Marelli
« Giulia Ti »	VJU ou JFU 4	4 BR 41 mK ou 5104 A
« Giulia Super »	VJ 4 BR 35 mK	5103 A
« Giulia Sprint GT » .. « Giulia Sprint GTC » .. « Giulia Sprint GT Veloce »	JF 4 ou VJ 4 BR 35 mK	
« Giulia Spider 1600 Duetto »		
« Giulia Sprint GTA » ..		S 119 A (double allumage)

Rotation : sens d'horloge (vu de dessus).

PRINCIPAUX REGLAGES PRECONISES

	« Giulia Super »		« Giulia Sprint GT » et « GTC »		« Giulia Sprint GT Veloce »	« Giulia Spider Duetto »	« Giulia Sprint GTA »
	Solex 40 PHH 2	Weber 40 DCOE 24	Solex 40 PHH 2	Weber 40 DCOE 4	Weber 40 DCOE 27	Weber 40 DCOE 27	Weber 45 DCOE 14
Diffuseurs	28	27	30	30	30	30	30
Gicleur principal	125	110	135	122,5	125	120	135
Calibre d'air principal (ajutage d'automatisme)	125	180	135	220	200	180	220
Gicleur de ralenti	55	50	50	50 (avec trou axial 150)	50 (avec trou axial 200)	50 F 11	50 F 8 (avec trou ax. 200)
Calibre d'air de ralenti	80	120	80	120	120	120	120
Gicleur de pompe de reprise	35	35	35	35	35	35	35
Gicleur de starter	100	65	100	65 F 5	65 F 5	65 F 5	65 F 5
Calibre d'air de starter	300						
Débit en cm ³ pour 20 coups de pompe			5 ± 1	5 ± 1			4 ± 0,5
Siège de pointeau			1,75	1,50			1,50
Epaisseur joint de pointeau			1 mm				
Distance entre niveau essence et plan de joint de cuve avec compression de 2 mètres d'eau au pointeau							
Poids du flotteur			21 mm 12,5 g	29 ± 0,5 mm 26 g			29 ± 0,5 mm 26 g

Ecartement des contacts de l'allumeur : 0,35 à 0,40 mm.
sur GTA : 0,30 à 0,40 mm.

	Avance initiale en degrés avant PMH sur volant moteur	Avance maxi avant PMH
« Giulia Ti »	3° ± 2°	43° ± 0° - 3° à 5000 tr/mn
« Giulia Super »	3° ± 1°	43° ± 0° - 3° à 5000 tr/mn
« Giulia Sprint GT »		
« Giulia Sprint GTC »		
« Giulia Sprint GT Veloce »		
« Giulia Spider 1600 Duetto »		
« Giulia Sprint GTA »	5° ± 1°	29° ± 2° à 5000 tr/mn

BOBINE

	Bobine Bosch	Bobine Marelli
« Giulia Ti »	TK 12 A 3 ou TK 12 A 19	BZR 200 D
« Giulia Sprint GT »	TK 12 A 16 ou TK 12 A 19	
« Giulia Sprint GTC »		
« Giulia Sprint GT Veloce »		
« Giulia Spider Duetto »		
« Giulia Super »	TK 12 A 19	MT 54 B
« Giulia Sprint GTA »		BZ 200 D

BOUGIES

Bougies à culot long Lodge 2 HL.
Ecartement des électrodes : 0,55 à 0,65 mm (non réglable).

② EMBRAYAGE

Embrayage monodisque à sec à commande mécanique par tringles.
Marque du disque : Textar ou Dreku.
Diamètre intérieur du disque : 129 à 131 mm.
Diamètre extérieur du disque : 199 à 201 mm.
Épaisseur du disque d'embrayage : 9,8 à 10,1 mm.
Épaisseur du disque neuf comprimé : 9,1 à 9,4 mm.
Voilage maxi du disque : 0,50 mm.
Limite d'usure : 6 mm.

CARACTERISTIQUES DES RESSORTS DU MECANISME D'EMBRAYAGE

	« Giulia Ti » Giulia Super Sprint GT Veloce, Spider Duetto	« Giulia Sprint GT et GTC »	« Giulia Sprint GTA »
Longueur libre	43,5 à 45,5 mm	46 à 49 mm	40,5 à 42,5 mm
Longueur sous charge	29 mm	28,3 mm	29,2 mm
Charge de contrôle	45 à 49 kg	55 à 61 kg	55 à 61 kg

Jeu entre butée et bague de débrayage : 2 mm (correspondant à 23 mm de course à vide à la pédale).

Ecartement entre face du plateau de pression et la face d'appui de la butée : 48,8 à 50,4 mm.

Garde à la pédale d'embrayage : 23 mm.

Garde minimale : 10 à 12 mm.

Jeu de montage des cannelures du dique sur l'arbre 0,03 à 0,011 mm.

Limite d'usure : 0,03 mm.

③ BOITE DE VITESSES

Boîte de vitesses à cinq rapports avant et un rapport arrière.

Commande par levier au plancher ou par levier sous le volant.

Combinaisons	« Giulia Ti » « Giulia Super » « Giulia Sprint GT et GTC » « Giulia Sprint GT Veloce »	« Giulia Sprint GTA »
1 ^{re} vitesse	3,304	2,54
2 ^e vitesse	1,988	1,70
3 ^e vitesse	1,355	1,26
4 ^e vitesse	1	1
5 ^e vitesse	0,791	0,791
M. AR	3,010	3,010

Excentrage maxi de l'arbre primaire : 0,05 mm.

Jeu latéral entre fourchettes et baladeurs :
au montage : 0,25 à 0,50 mm.
limite d'usure : 0,7 mm.

Tarage des ressorts des billes de verrouillage des vitesses :

	1 ^e - 2 ^e - 3 ^e	5 ^e et M. AR
Longueur libre	15,2	30,5
Longueur sous charge	10	20
Charge de contrôle	4,67 à 5,05 kg	4,32 à 4,68 kg

Jeu latéral maxi des pignons de l'arbre primaire :
pour pignon de 1^{re} vitesse : 0,170 à 0,245 mm
pour pignon de 2^e vitesse : 0,130 à 0,205 mm
pour pignon de 3^e vitesse : 0,130 à 0,205 mm
pour pignon de 5^e vitesse : 0,160 à 0,220 mm

Distance entre les faces extérieures des dents de crabotage de la 2^e et 4^e vitesse : 42 à 42,2 mm.

Distance entre le bord arrière (côté arbre de transmission) du baladeur du synchroniseur de la 5^e vitesse, en position de « point mort » et la face arrière de la denture de crabotage du pignon mené : 12,5 mm.

Lubrifiant :

Modèles jusqu'à fin 1966 : SAE 90.
Depuis début 1967 : SAE 90 EP (à cause des anneaux de synchroniseurs au molybdène).

④ TRANSMISSION

Transmission aux roues arrière par arbre longitudinal.

ARBRE AVANT

En sortie de boîte joint élastique en caoutchouc.
Palier intermédiaire à billes.

ARBRE ARRIERE

Arbre arrière à manchon coulissant cannelé.
Joints de cardan aux deux extrémités de l'arbre arrière.
Faux-rond maxi admissible au centre de l'arbre arrière : 0,4 mm.
Faux-rond maxi admissible en arrière des cannelures : 0,1 mm.
Jeu de montage entre manchon et cannelures : 0,04 mm.
Limite d'usure : 0,2 mm.
Balourd maxi admissible sur arbre de transmission tournant à 5000 tr/mn : 12 g/cm.

⑤ PONT ARRIERE

Pont arrière rigide, carter de différentiel en alliage léger coulé, trompettes boulonnées en acier.
Couple conique hypoïde.
Couple conique : 8×41 (Ti) et 9×41 (autres modèles).
Rapports de pont : 4,555 (pour 9×41).
Faux-rond maxi admissible pour les arbres de roues : 0,10 mm.
Jeu d'engrènement entre satellites et planétaires : 0,05 mm.
Jeu d'engrènement du couple conique : 0,05 à 0,10 mm.
Cote de contrôle pour la distance entre pignon d'attaque et grande couronne (déterminée par le calibre C 6.0101) : $70 \pm 0,0025$ mm.
Précharge des roulements du pignon d'attaque : 11,5 à 15,5 kg/cm².
Précharge totale des roulements de la grande couronne : 16,5 à 24,5 kg/cm².
Lubrifiant : SAE 90 EP.

⑥ TRAIN AVANT

Train avant à roues indépendantes par triangles inférieurs et biellettes supérieures triangulées.

REGLAGES SOUS CHARGE

Pincement : 3 mm au bord de jante ou 0°13' pour chaque roue.
Réglage par manchons filetés sur barres de direction.
Carrossage : 5 mm au bord de jante par rapport à la verticale.
Réglage : non réglable.
Chasse : 1° ± 30' (différence maxi en droit et gauche 0°20').
Réglage par manchon fileté sur tirant de triangulation de bielle supérieure.
Inclinaison des pivots : $B - A = 38 \pm 3$ mm (voir schéma).

⑦ DIRECTION

Boîtier à vis globique et galet ou boîtier à circulation de billes.
Marque ZF ou Burman.
Transmission aux roues par biellettes et renvoi.
Diamètre du volant : 38 mm.
Diamètre de braquage : 10,9 m - 10,5 m (coupé).

⑧ SUSPENSIONS AVANT ET ARRIERE

1° SUSPENSION AVANT

Suspension avant à roues indépendantes à parallélogrammes déformables et ressorts hélicoïdaux.
Amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet situés à l'extérieur des ressorts.
Barre stabilisatrice disposée en avant du train.
Amortisseurs : marque Bianchi - Allinquant ou Girling.

CARACTERISTIQUES DES RESSORTS AVANT

	Giulia Ti	Giulia Super	Sprint GT et GTC	GTA	GT Veloce	Spider Duetto
Longueur libre (mm)	310,5	321,5	313,5	312	303	317
Longueur sous charge statique (mm)	200	200	200	200	200	200
Charge de contrôle (kg)	893,20 à 952,80	911,8 à 968,2	858,5 à 911,5	695,5 à 738,5	778 à 828	820,6 à 871,4

Pour vérification des hauteurs de caisse à l'avant, se reporter aux « Conseils Pratiques », chapitre « Suspension ». La correction des hauteurs se fait par interposition de cales entre les ressorts hélicoïdaux et leurs cuvettes inférieures. Cales disponibles dans les épaisseurs suivantes : 3,5 - 7 - 10,5 mm.

ESSAIS DES AMORTISSEURS AVANT

	Giulia Ti		Giulia Super, Giulia Sprint GT et GTC, GTV Spider Duetto			
	Détente	Compression	Girling		Bianchi-Allinquant	
			Détente	Compression	Détente	Compression
Haute vitesse (kg)	150 à 182	55 à 70	210 à 310	30 à 52	150 à 190	55 à 80
Basse vitesse (kg)	25 à 42	13 à 22	27 à 52 (1)	9 à 22	25 à 55	9 à 22

(1) Sur Giulia Super 30 à 52.

2° SUSPENSION ARRIERE

Suspension arrière à essieu rigide et ressorts hélicoïdaux avec amortisseurs hydrauliques télescopiques co-axiaux.

Guidage du pont arrière par deux bras longitudinaux inférieurs et un bras de réaction supérieur pivotant articulé en deux points sur la caisse et en un point sur le carter de pont. Le pont peut basculer par rapport aux bras de réaction.

Limitation du débattement à la compression par butées de caoutchouc à évidement cylindrique.

Limitation du débattement à la détente par sangles en toiles caoutchoutées passant sous les trompettes.

Jeu latéral maxi du bras de réaction supérieur d'essieu arrière : 1 mm.

Caractéristiques des ressorts arrière :

CONTROLE STATIQUE DES RESSORTS

	Longueur (mm)		Charge (kg)	Couleur distinctive
	Libre	Sous Charge		
Giulia Super	449	252	321 à 341	Bleu Bleu
Giulia Ti ..	461	252	341,5 à 362,5	Blanc-Blanc
Giulia Sprint GT et GTC	429	252	265	Blanc-Bleu Bleu-Bleu
Giulia Sprint GT Veloce	437	252	268,7 à 285,3	Bleu-Blanc Blanc-Blanc
Giulia Spider 1600 Duetto	429	252	257 à 273	Blanc-Bleu Blanc-Bleu
Giulia Sprint GTA	312	200	695,5 à 738,5	Bleu-Bleu

Contrôle de la suspension sous charge statique.

Distance entre tampon de butée et trompette de pont (cote « C » sur schéma des « Conseils Pratiques ») :

Type de voiture	Cote « C »
Giulia Ti	10 ± 5 mm
Giulia Super	10 ± 5 mm
Giulia Ti Super	15 ± 5 mm
Giulia Sprint GT, Giulia Sprint GT Veloce	15 ± 5 mm
Giulia GTC	15 ± 5 mm
Spider 1600	33 ± 5 mm

Correction de cette cote par interposition de cales entre ressort et cuvette supérieure — cales disponibles dans les épaisseurs suivantes : 6,5 - 11,5 - 16,5 - 21,5 mm.

Marques des amortisseurs : Bianchi, Allinquant ou Girling.

9 MOYEURS ET FREINS

Moyeux avant sur deux roulements à rouleaux coniques.
Précharge des roulements des moyeux avant :

	m.kg	Poids en kg à appliquer dans les trous de l'outil C 5.0109
a) Précharge d'ajustement au montage ..	330	1,5
b) Précharge définitive de montage	112	0,5
c) Précharge de vérification après fonctionnement	62,5	0,5
d) Précharge définitive de remontage	57,5	0,5

Jeu : 0,02 à 0,12 mm.

Moyeux arrière à arbres de roues porteurs sur roulements à billes logés dans les trompettes.

FREINS A TAMBOURS

Les premiers modèles de Giulia Ti étaient équipés de quatre freins à tambours à commande hydraulique.

Tambours en alliage léger à ailettes avec frette en fonte.

Freins avant à trois segments auto-centreurs commandés chacun par un cylindre.

Freins arrière à deux segments.

Freins de stationnement et de secours par commande à câble agissant sur les tambours arrière.

Garde à la tige de commande du maître-cylindre : 1 à 1,5 mm.

Diamètre intérieur d'un tambour avant neuf : 266,7 à 266,8 mm.

Profondeur de rectification maxi au-delà du diamètre du tambour neuf : 1 mm.

Excentricité maxi : 0,045 mm.

Ovalisation maxi : 0,045 mm.

Conicité maxi : 0,03 mm.

Rugosité : 40 à 60 micro-pouces.

Diamètre maxi de rectification au tour des segments : 265,94 mm.

Tarage des ressorts des segments :

longueur libre : 137,35 mm.

longueur sous charge : 151,1 mm.

charge de contrôle : 50 à 60 kg.

Valeur des détalonnages à exécuter sur la garniture (voir figure) : A : 7 à 9 mm - B : 0,5 mm.

Diamètre intérieur d'un tambour arrière neuf : 254 à 254,1 mm.

Profondeur de rectification maxi au-delà du diamètre du tambour neuf : 1 mm.

Excentricité maxi : 0,045 mm.

Ovalisation maxi : 0,045 mm.

Conicité maxi : 0,03 mm.

Rugosité : 40 à 60 micro-pouces.

Diamètre maxi de rectification au tour des segments : 252,984 à 253,34 mm.

Tarage des ressorts des segments :

longueur libre : 121,4 mm.

longueur sous charge : 134 mm.

charge de contrôle : 18 kg.

Valeur des détalonnages sur la garniture : A : 6 à 7 mm - B : 1,5 à 2 mm.

FREINS A DISQUE

Les Giulia équipées de freins à disque sur les quatre roues reçoivent soit des freins Dunlop, soit des freins A.T.E.

Dans le montage Dunlop, le frein de secours et de stationnement est constitué d'un système mécanique agissant sur les plaquettes des disques arrière.

Dans le montage A.T.E., des vrais freins à tambours à deux segments commandés mécaniquement se trouvent au centre des disques arrière.

	DUNLOP	A.T.E.
Freins AV		
Diamètre du disque	286 mm	267 mm
Largeur piste de freinage ..	51,5 mm	43 mm
Surface de frottement des garnitures par disque (2 faces)	52,1 cm ²	53,32 cm ²
Diamètre moyen d'application des garnitures	207 mm	220 mm
Freins AR		
Diamètre du disque	246 mm	267 mm
Largeur piste de freinage ..	33,3 mm	38 mm
Surface de frottement des garnitures par disque (2 faces)	38 cm ²	42,56 mm
Diamètre moyen d'application des garnitures	194,6 mm	226 mm
Caractéristiques du système hydraulique (avec ou sans servo-frein) :		
Maitre-cylindre principal, diamètre	22,2 mm	22,2 mm (sans servo)
Section	3,87 cm ²	20,6 mm ²
2 cylindres récepteurs par roue AV		3,33 cm ³
Diamètre	47,6 mm	48 mm
Section totale	35,6 cm ²	36,17 cm ²
1 cylindre récepteur par roue AR		
Diamètre	12,7 mm	30 mm
Section totale	2,54 cm ²	14,13 cm ²
2 cylindres récepteurs par roue AR		
Diamètre	12,7 mm	30 mm
Section totale	2,54 cm ²	14,13 cm ²
Réservoir de liquide à niveau visible, placé sous le capot moteur, à gauche.		
Surface totale de freinage (frein principal)	180 cm ²	191,76 cm ²

FREINS DE SECOURS ET DE STATIONNEMENT

Dunlop :

Frein de secours : transmission mécanique par câble.
Surface de freinage : 76 cm².

A.T.E.

Frein de secours : transmission mécanique par câble.
A tambours auxiliaires. Diamètre : 160 mm, 2 segments 174 × 25.
Surface de freinage : 174 cm².

	Avant	Arrière
Épaisseur des plaquettes de frein avant neuve	16 mm	17,5 mm
Limite d'usure	8 mm	10 mm

Voilage maxi des disques : 0,15 mm.
Limite de rectification des disques : 1 mm (0,5 sur chaque face).

Centrage du disque par rapport à l'étrier de frein : la différence de distance entre les deux faces du disque et l'étrier ne doit pas excéder 0,5 mm.

Les véhicules munis d'un servo-frein et ceux qui en sont dépourvus ne sont pas équipés des mêmes plaquettes de freins.

10 ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Équipement électrique sous tension 12 volts, pôle négatif à la masse.

BATTERIE : 12 V - 60 Ah.

DYNAMO

	Dynamo Bosch	Dynamo Marelli
« Giulia 1600 Ti »	LJ/GEG 200, 22 2700 R 32 mr ou EG (R) 14 V 25 A 29	D N 62 E
« Giulia Super »		
« Giulia Sprint GT »		
« Giulia Sprint GTC »		
« Giulia Sprint GT Veloce »	EG (R) 14 V 25 A 29	D N 62 E/P
« Giulia Spider 1600 Duetto »		
« Giulia Sprint GTA »		

Extinction du voyant de charge pour régime moteur supérieur à 1100 tr mn.

REGULATEUR

	Régulateur Bosch	Régulateur Marelli
« Giulia 1600 Ti »	RS/VA/200/12 A 2	
« Giulia Super »	VA 14 V 25 A	SD 368 A 300/12
« Giulia Sprint GT »	V 14 V 25 A	
« Giulia Sprint GTC »	ou RS/VA 200/12 A 8	
« Giulia Sprint GT Veloce »		
« Giulia Spider 1600 Duetto »	VA 14 V 25 A	
« Giulia Sprint GTA »		

DEMARREUR

	Démarrateur Bosch	Démarrateur Marelli
« Giulia 1600 Ti »	AL/EEF 0,7/12 R 11 ou EF (R) 12 V 0,7PS	
« Giulia Super »	EF (R) 12 V 0,7PS	MT 54 B
« Giulia Sprint GT »	AL/EEF 0,7/12 R 14 ou EF (R) 12 V 0,7PS	
« Giulia Sprint GTC »		
« Giulia Sprint GT Veloce »	EF (R) 12 V 0,7PS	
« Giulia Sprint GTA »		

MOTEUR D'ESSUIE-GLACE

	Moteur essuie-glace Bosch	Moteur essuie-glace Marelli
« Giulia Ti »	WS 13/11 S 1 a	T GE 93 A
« Giulia Super »		
« Giulia Sprint GT »		
« Giulia Sprint GTC »	WS 13/11 T 2 a	T GE 98 AX
« Giulia Sprint GT Veloce »		
« Giulia Sprint GTA »		

LAMPES

31	Eclairage « pleins-phares »	45 40 W	39	Eclairage coffre à bagages	5 W
32	Eclairage « pleins-phares-code »	45 40 W	40	Feux indicateurs de direction AR	20 W
33	Feux AV éclairage Ville	5 W	41	Feux AR éclairage ville et stop	5 20 W
34	Feux indicateurs de direction AV	20 W	42	Feu de recul	20 W
35	Feux indicateurs de direction latéraux	5 W	43	Eclaireur de plaque de police	5 W
36	Eclairage compartiment moteur	5 W	44 45	Témoin des indicateurs de direction ..	3 W
37	Eclairage tableau de bord	3 W	46	Témoin de charge de la dynamo	3 W
38	Plafonniers	5 W	47	Témoin de chauffage-ventilateur	3 W
			48	Témoin des feux de Ville	3 W
			49	Témoin de réserve d'essence	3 W

① **DIVERS****ROUES ET PNEUMATIQUES**

Roues en tôle d'acier emboutie perforées
Dimensions : 4 1/2 J x 15.
Pneumatique Pirelli 155 x 15 « Cinturato S »,
ou Michelin 155 x 15 « XA »,
Sur « Sprint GTA » : 165 x 14.
Pirelli Cinturato 165 H R 14 ou Dunlop.

LUBRIFIANTS ET INGREDIENTS :

Refroidissement : 7,5 l.
Carburant : Super carburant 46 l.
Huile moteur : SAE 20 W 40 6 l. mini 3,5 l.
Huile boîte : 2 l. jusqu'à fin 1966 SAE 90 ; depuis début
1967 SAE 90 EP.
Huile pont arrière : SAE 90 EP 1,5 l.
Huile boîtier de direction : SAE 90 EP 0,3 l.
Circuit de freinage : Liquide Castrol Brake fluid Amber
ou liquide A.T.E. Blau H.

		Ti et Super	Sprint GT et GTC		GTA
		Pirelli et Michelin	Pirelli	Michelin	Pirelli et Dunlop
Pressions des pneumatiques avant	A charge réduite avec brèves pointes de vitesse	1,6	1,7	1,7	1,7
	A pleine charge et vitesse maxi soutenue	1,8	1,8	1,9	1,8
Pressions des pneumatiques arrière	A charge réduite avec brèves pointe de vitesse	1,7	1,8	1,7	1,8
	A pleine charge et vitesse maxi soutenue	2,1	2,1	1,9	2,1

CARROSSERIE

Modèles « Giulia Ti » et « Giulia Super » carrosserie en berline 4 portes 5 places en tôles d'acier.

Modèles « Giulia Sprint GT » et « Giulia Sprint GT Veloce » carrosserie en tôle d'acier coach « 2+2 », 2 portes dessinées par Bertone.

Modèles « Giulia Sprint GTA » mêmes lignes et mêmes dimensions que « Sprint GT » mais carrosserie réalisée en alliage léger.

Modèles « Giulia Spider 1600 Duetto » cabriolet 2 places en tôle d'acier dessiné par Pininfarina.

DIMENSIONS ET POIDS

Type	10.508	10.526	10.502-10.525 10.536	10.502 A	10.503
Appellation Commerciale	Giulia Ti	Giulia Super	Giulia Sprint GT » Sprint GTC » Sprint GT Veloce	Giulia Sprint GTA	Giulia Sprint 1600 Duetto
Empattement	2,530 m	2,510 m	2,350 m	2,350 m	2,500 m
Voie avant	1,310 m	1,310 m	1,310 m	1,310 m	1,310 m
Voie arrière	1,270 m	1,270 m	1,270 m	1,270 m	1,270 m
Longueur hors tout	4,140 m	4,140 m	4,080 m	4,080 m	4,250 m
Largeur hors tout	1,560 m	1,560 m	1,580 m	1,580 m	1,630 m
Porte à faux avant	0,640 m	0,640 m	0,730 m	0,730 m	0,935 m
Porte à faux arrière	0,990 m	0,990 m	1,000 m	1,000 m	1,065 m
Diamètre de braquage	10,9 m	10,9 m	10,6 m	10,6 m	10 m
Garde au sol	0,110 kg	0,110 m	0,120 m	0,120 m	0,120 m
Poids en ordre de marche		1060 kg	1040 kg	820 kg	990 kg
Poids sur essieu AV	615 kg	590 kg	560 kg	445 kg	585 kg
Poids sur essieu AR	445 kg	470 kg	480 kg	375 kg	405 kg
Poids maxi autorisé en charge	1,480 kg	1540 kg	1360 kg	1,140 kg	1,200 kg
Poids sur essieu AV	775 kg	800 kg	700 kg	590 kg	650 kg
Poids sur essieu AR	705 kg	740 kg	660 kg	550 kg	550 kg

PERFORMANCES

Type de la voiture	Combinaison de la boîte de vitesses	Rapport de la boîte de vitesses	Couple conique et rapport du pont	Rapport final de la transmission	Vitesse pour 1000 tr/mn moteur (avec pneus 155 × 15 ayant une circonférence de roulement de 1,895 m sous charge)	Vitesse maximale
Giulia Ti	1 ^{re}	3,30	(8 × 41) 5,125	16,91	6,72	40
	2 ^e	1,99		10,02	11,14	66
	3 ^e	1,35		6,91	16,45	97
	4 ^e	1,00		5,525	22,18	131
	5 ^e	0,79		4,05	28,07	165
	Marche AR	3,01		15,4	7,38 (1)	44
Giulia Super	1 ^{re}	3,30	(9 × 41) 4,555	15,03	7,6	42
	2 ^e	1,90		9,06	12,6	69
	3 ^e	1,35		6,14	18,6	102
	4 ^e	1,00		4,555	25,2	138
	5 ^e	3,01		3,6	31,8	175
	Marche AR	3,30		13,7	8,35 (1)	46
Giulia Sprint GT Giulia Sprint GTC Giulia Sprint GT Veloce et Spider GT 1600 Duetto (Pour Giulia Sprint GT Veloce et Spider 1600 lire des vitesses maximales entre parenthèses)	1 ^{re}	1,99	(9 × 41) 4,555	15,03	7,6	43 (44)
	2 ^e	1,35		9,06	12,6	73 (74)
	3 ^e	1,00		6,14	18,6	106 (108)
	4 ^e	0,79		4,555	25,2	142 (146)
	5 ^e	3,01		3,6	31,8	180
	Marche AR	2,54		13,7	8,35	(plus de 185) 48 (48)
Giulia Sprint GTA	1 ^{re}	1,70	(9 × 41) 4,555	11,56	9,7	58
	2 ^e	1,70		7,74	14,5	87
	3 ^e	1,26		5,73	19,5	117
	4 ^e	1,00		4,555	24,6	147
	5 ^e	0,79		3,6	31,2	(plus de 185)
	Marche AR	3,01		13,7	8,2	49

(1) Sauf GTA.

PRINCIPAUX COUPLES DE SERRAGE

	m.kg		m.kg
Ecrous de la culasse :		Ecrou de fixation du triangle de réaction à la caisse	de 4,8 à 5,5
En révision, à froid	6,2 à 6,4	Ecrou de fixation du triangle de réaction au support de différentiel	de 11 à 15
Au banc d'essai, à chaud	6,6 à 6,7	Ecrous de fixation des leviers de direction aux fusées	4,5 à 5,8
Ecrous des chapeaux de l'arbre à cames ..	2 à 2,25	Ecrous de fixation du plateau porte-segments des freins AV à la fusée	4,5 à 5,8
Ecrous des chapeaux de palier de vilebrequin	4,7 à 5	Ecrous de fixation du plateau porte-segments des freins AR, sur le pont	4,5 à 5,8
Ecrous des chapeaux de bielle	5 à 3,5	Ecrou de fixation bras de réaction de suspension AR, sur la caisse (Ti)	4,2 à 4,7
Blocage des bougies	2,5 à 3,5	Vis de fixation des cylindres de frein aux trompettes de pont (freins Dunlop)	de 0,4 à 0,5
Ecrous du volant sur le vilebrequin	4,2 à 4,5	Boulons de fixation des pinces de freins arrière au support :	
Ecrou de l'arbre primaire de la boîte de vitesses	12	freins Dunlop	de 2,3 à 2,8
Ecrous de l'arbre secondaire de la boîte de vitesses	8	freins A.T.E.	6
Vis de fixation de la couronne au boîtier de différentiel	de 4,5 à 5	Ecrous de fixation des roues	de 6 à 8
Ecrou de fixation de la bride au pignon d'attaque	de 8 à 14	Boulons de fixation de la bride du différentiel sur l'arbre de transmission	de 3,5 à 4
Ecrous de fixation des brides porte-roulements aux trompettes du pont	de 4,8 à 5,5		
Ecrous de fixation des bras de poussée à la caisse	de 10 à 11,5		
Ecrous de fixation des bras de poussée aux trompettes du pont	de 11,5 à 13		