

## 50 Jahre Alfa Romeo Giulia: Vom Wind modelliert

**Der für die Präsentation gewählte Ort ist kein Zufall. Als Alfa Romeo im Sommer 1962 auf die Rennstrecke im königlichen Park zu Monza einlädt, ist den Journalisten sofort klar, dass es um ein ganz besonderes Automobil gehen wird. Die Giulia 1600 TI, die in der Formel-1-erprobten Boxengasse zum ersten Mal öffentlich gezeigt wird, begründet tatsächlich ein völlig neues Segment. Eine Kreuzung aus Mittelklasselimousine und Sportwagen. Mit für die Zeit beeindruckenden 92 PS, leistungsmäßig also auf dem Niveau eines Porsche 356. Mit vier Türen und Platz für bis zu sechs Personen auf zwei durchgehenden Sitzbänken. Es sollte mehr als ein Jahrzehnt dauern, bis andere Hersteller sich an dieses Konzept heran wagen würden.**

Tatsächlich hat der neue Alfa Romeo einen Motor unter der Haube, dessen Wurzeln im Motorsport liegen. Block und Zylinderkopf sind aus Aluminium gegossen. Zwei obenliegende, von einer Doppelkette angetriebene Nockenwellen steuern die Ventile. Ein Doppelvergaser sorgt für ein heiser röchelndes Ansauggeräusch. Der Leichtmetallmotor überträgt seine Kraft per Fünfganggetriebe auf die Hinterachse. Auch mit der Höchstgeschwindigkeit von 169 km/h setzt die Giulia 1600 TI neue Maßstäbe im Limousinenumfeld.

Verantwortlich dafür ist auch die im Windkanal optimierte Karosserie, ein Novum im Serienfahrzeugbau. Wie clever die Aerodynamiker ans Werk gehen, um der auf den ersten Blick gar nicht so windschnittigen Karosserie einen möglichst geringen Luftwiderstand zu verpassen, zeigt das Heck. Der Kofferraum bildet mit einer breiten Sicke ein so genanntes Kamm-Heck, benannt nach dem Aerodynamik-Pionier Wunibald Kamm. Der cW-Wert von 0,34 ist 1962 eine Sensation, Alfa Romeo wirbt mit dem Slogan „Vom Wind modelliert“.

Da Kamm-Heck nicht wirklich einprägsam klingt, setzt sich unter Alfisti schnell der Begriff „Knochenheck“ durch, der auf die Form des gesamten Heckbereichs anspielt. Auf den vorderen Kotflügeln prangen vierblättrige Kleeblätter, die traditionellen Motorsport-Glücksbringer von Alfa Romeo. Die Giulia ist außerdem eines der ersten Fahrzeuge überhaupt, das nach Gesichtspunkten des Unfallschutzes konstruiert ist. Eine Sicherheitskarosserie und definierte Crashstrukturen machen die neue Limousine zu

einem der sichersten Pkw ihrer Zeit.

Das Fahrwerk der mit dem Baureihencode 105 versehenen Giulia entspricht weitgehend dem der Vorgängerin Giulietta, ist aber in Details verbessert. So kommen an der Vorderachse zusätzliche obere Querlenker zum Einsatz. Die Hinterachse wird von neu gestalteten Längslenkern und einem T-förmigen Reaktionsdreieck wesentlich besser geführt. Und so sind die Journalisten, die in Monza oder auf ihren heimischen Teststrecken die Alfa Romeo Giulia 1600 TI an den Grenzbereich treiben, vom Fahrwerk hellauf begeistert.

Kein Wunder, dass die „Bella Donna“ aus Mailand bald auch auf den Rennstrecken auftaucht.

Schon 1963 wird wiederum in Monza eine Sportversion vorgestellt: Die Giulia 1600 TI Super wird von einem durch zwei Weber-Doppelvergaser auf 113 PS erstarkten Motor angetrieben. Lenkradschaltung und durchgehende Sitzbank vorn sind einem auf dem Mitteltunnel positionierten Schalthebel und zwei einzelnen Schalensitzen gewichen. Die Felgen sind aus Elektron gegossen, einer besonders leichten, aus dem Flugzeugbau stammenden Magnesium-Aluminium-Legierung. Insgesamt ist die Giulia 1600 TI Super rund 100 Kilogramm leichter als die zivilere Variante.

Allerdings ist das neue Modell auch 60 Prozent teurer. Alfa Romeo baut deshalb lediglich exakt 501 Exemplare. Genug, um die im Motorsport geforderten Mindeststückzahlen zu erfüllen und zahlreiche Privatfahrer mit Rennautos zu versorgen. Die meisten entscheiden sich für die optional erhältlichen Scheibenbremsen an der Vorderachse.

Im Frühjahr 1964 lädt Alfa Romeo erneut nach Monza. Anlass ist die Präsentation der Giulia 1300, mit der die Baureihe 105 nach unten abgerundet wird. Die durchgehende Sitzbank vorn ist endgültig Geschichte, ab sofort nehmen Fahrer und Beifahrer in Einzelsitzen Platz. Das Getriebe hat zwar nur vier statt fünf Gänge, dafür aber serienmäßig den Schalthebel auf der Mittelkonsole. Zu erkennen ist die Giulia 1300 an den einzelnen Scheinwerfern und dem Kühlergrill mit nur drei Querstreben, außerdem fällt die Serienausstattung etwas weniger umfangreich aus.

Unter der Haube arbeitet ein bekanntes „cuore sportivo“ – das sportliche Herz entspricht dem 1,3-Liter-Vierzylinder der Giulietta TI. Schnell wird allerdings klar: Die 78 PS wirken in der fast 100 Kilogramm schwereren Giulia etwas untermotorisiert. Erst die Steigerung auf zunächst 82 PS in der Giulia 1300 TI (ab 1965) und später auf 88 PS in der Giulia 1300 Super (ab 1970) sowie die Umstellung auf das besser abgestufte Fünfgang-Getriebe kann die Käufer überzeugen. Damit wird auch der kleinere Motor in der Giulia

zum Renner.

Noch umfangreicher als für das 1300er-Modell gestaltet sich das Programm der Giulia mit 1600er-Motor. Ab 1965 wird parallel zum Modell 1600 TI - jetzt mit 90 PS – die Giulia 1600 Super angeboten, die 98 PS mitbringt. Die Giulia 1600 TI erhält neue Stoßfänger aus Edelstahl, Im Innenraum muss der Bandtacho klassischen Rundinstrumenten weichen, außerdem gibt es eine Mittelarmlehne für die Rücksitzbank.

Der Mailänder Karosseriebetrieb Colli verwandelt die Giulia sogar in einen Kombi. Der in Kleinauflage gebaute „Station Wagon“ - Schätzungen schwanken zwischen 200 und 500 Exemplaren – erfreut sich vor allem bei italienischen Gesetzeshütern von Polizia bis Carabinieri Beliebtheit. Auch einige Rennteams greifen auf den sportlich motorisierten Kombi als Servicefahrzeug zurück.

1967 werden 1300er- und 1600er-Giulia optisch überarbeitet. Auch im Armaturenbrett von Giulia 1300 (80 PS) und Giulia 1300 TI (85 PS) finden sich nun Rundinstrumente. Der Fahrer der Giulia 1600 Super (98 PS) greift jetzt nicht mehr in ein spindeldürres Bakelit-Lenkrad, sondern dreht an einem aus dem Coupé Giulia GT stammenden Dreispeichen-Volant.

1969 folgt die nächste Modernisierung. Alle Modellvarianten profitieren von verbesserter Geräuschdämmung und einer hydraulisch betätigten Kupplung. Die Giulia 1600 S ersetzt das Modell 1600 TI. Der in Leistung (96 PS) und Verbrauch leicht reduzierte Motor soll die Eigenschaften als Langstreckenfahrzeug unterstreichen. Das Fahrwerk der Giulia 1600 Super wird durch einen Hinterachs-Stabilisator und ein modifiziertes Reaktionsdreieck noch sportlicher.

Rund um die Giulia entsteht schnell eine ganze Modellfamilie. Anfangs übertragen die Marketingstrategen den Namen Giulia kurzerhand auf Fahrzeuge, die in Wahrheit noch auf der Vorgänger-Baureihe 101 (Giulietta) beruhen. Nur der 1600er-Motor von Giulia Sprint (1962), Giulia Spider (1962) und Giulia Sprint Speciale (1963) stammt aus dem neuen Baukastensystem. Auch der von einem Achtzylinder angetriebene Montreal (1971) gilt offiziell als Angehöriger der Baureihe 105. Selbst der von Stardesigner Franco Scaglione gezeichnete Tipo 33 und die auf einem Gitterrohrrahmen aufbauende Giulia TZ, beides nur bedingt straßentaugliche Varianten von Alfa-Romeo-Rennwagen, gehören zur erweiterten Verwandtschaft. Auf Anregung des Automobilmagazins „Quattroruote“ lässt Zagato 1965 optisch den Alfa 6C 1750 (gebaut von 1929 bis 1932) mit Giulia-Technik wieder auferstehen.

Die technische Basis der Giulia ist jedenfalls so variabel, dass auf dem Chassis der Limousine eine ganze Reihe weiterer Modelle entstehen. Bertone entwickelt beispielsweise das Coupé Sprint GT, heute unter Oldtimer-Fans schlicht als „Bertone“ bekannt. Im Laufe der Zeit wächst der Hubraum über zunächst 1.750 Kubikzentimeter bis auf 2,0 Liter an, das Kürzel GT erhält die Ergänzung V für „Veloce“. In der Motorsportabteilung Autodelta wird eine Ultraleichtbau-Version mit einer Karosserie aus einer Aluminiumlegierung und einer Doppelzündung konstruiert – der spektakuläre und in zahlreichen Tourenwagenrennen siegreiche GTA. Von Zagato kommt ein außerdem keilförmiges, zweisitziges Coupé auf Basis der Giulia. 1968 stellt Alfa Romeo der Giulia zusätzlich die etwas größere Limousine 1750 Berlina (ab 1971 auch als 2000 Berlina) zur Seite.

Im Modelljahr 1970 greift Alfa Romeo tiefer in die Technik der Baureihe ein. Die neu benannte Version Giulia 1300 Super (mit Doppelvergaser und 88 PS) und die Giulia 1600 Super verzögern nun mit einem Zweikreis-Bremssystem. Zu erkennen ist diese Modifikation an den hängenden Pedalen für Bremse und Kupplung. Dazu kommt die neue Anordnung des Handbremshebels auf der Mittelkonsole und des Zündschlosses links an der Lenksäule. Außerdem werden fortan die beiden Baureihencodes 105 und 115 mehr oder weniger parallel verwendet.

Trotz erfolgreich umgesetzter Plattform-Strategie ist zunehmende Rationalisierung auch in der Fertigung der Giulia unverzichtbar. Ab 1972 sind die 1300er- und 1600er-Versionen bis auf den Motor technisch und auch optisch weitgehend identisch. Die Felgen kommen nun ohne die klassischen Radkappen aus. Damit einher geht eine Änderung der Modellbezeichnung auf Giulia 1.3 und Giulia 1.6 Super.

Ein letztes Mal wird die Giulia-Baureihe 1974 modernisiert, gekennzeichnet durch den Namenszusatz Nuova (italienisch für „neu“). Die vier Hauptscheinwerfer sind nun gleich groß, den Kühlergrill zierte nur noch eine horizontale Chromleiste. Die Kofferraumhaube verliert die seit 1962 charakteristische Sicke, das „Knochenheck“.

Mit einer weiteren Überraschung wartet Alfa Romeo 1976 auf: Für die Giulia wird erstmals ein Diesel-Triebwerk angeboten. Die Puristen sind entsetzt, doch aus heutiger Sicht beweisen Entwicklungsabteilung und Marketingstrategen erstaunliche Weitsicht. Der zugelieferte Perkins-Diesel leistet bei einem Hubraum von knapp 1,8 Litern ohne Turbolader bescheidene 50 PS. Ein Verbrauch von weniger als sechs Litern pro 100 Kilometer ist Mitte der 1970er Jahre aber ein mehr als respektable Wert. Immerhin über 6500 Giulia Diesel werden verkauft.

Die starke Nachfrage nach der Giulia überfordert das 1906 in Betrieb genommene Stammwerk von Alfa Romeo in Portello. In Arese, nördlich von Mailand, wird deshalb eine neue Fabrik gebaut. Innerhalb von insgesamt 16 Jahren rollen dort knapp 300 000 Stück der Giulia 1300 vom Band, außerdem rund 260 000 Exemplare mit dem 1,6-Liter-Motor.

Nicht bei Alfa Romeo in Arese, sondern bei Pininfarina in Grugliasco in der Nähe von Turin wird ab 1966 der Alfa Romeo Spider gebaut. Auch der offene Zweisitzer, dessen Urversion im Film „Die Reifeprüfung“ als Auto von Jungstar Dustin Hoffman unsterblich wird, stammt von der Giulia ab. Ihre Gene leben in den verschiedenen Generationen des Spiders noch bis Mitte der 1990er Jahre weiter. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel:



Alfa Romeo Giulia Berlina (1962-1978).



Alfa Romeo Giulia Berlina (1962-1978).



Alfa Romeo Giulia Berlina (1962-1978).

Alfa Romeo Giulia Berlina (1962-1978).

Alfa Romeo Giulia TZ1 (1963-1966).



Alfa Romeo Giulia Berlina (1962-1978).



Alfa Romeo Giulia Coupé TZ (1963-1967).



Alfa Romeo Giulia Coupé 1300 GTA Junior (1968-1975).



Alfa Romeo Giulia Coupé GT Junior (1969-1973).



Alfa Romeo Giulia Coupé 2000 GT Veloce (1971-1975).

Alfa Romeo Montreal (1970 - 1977).

