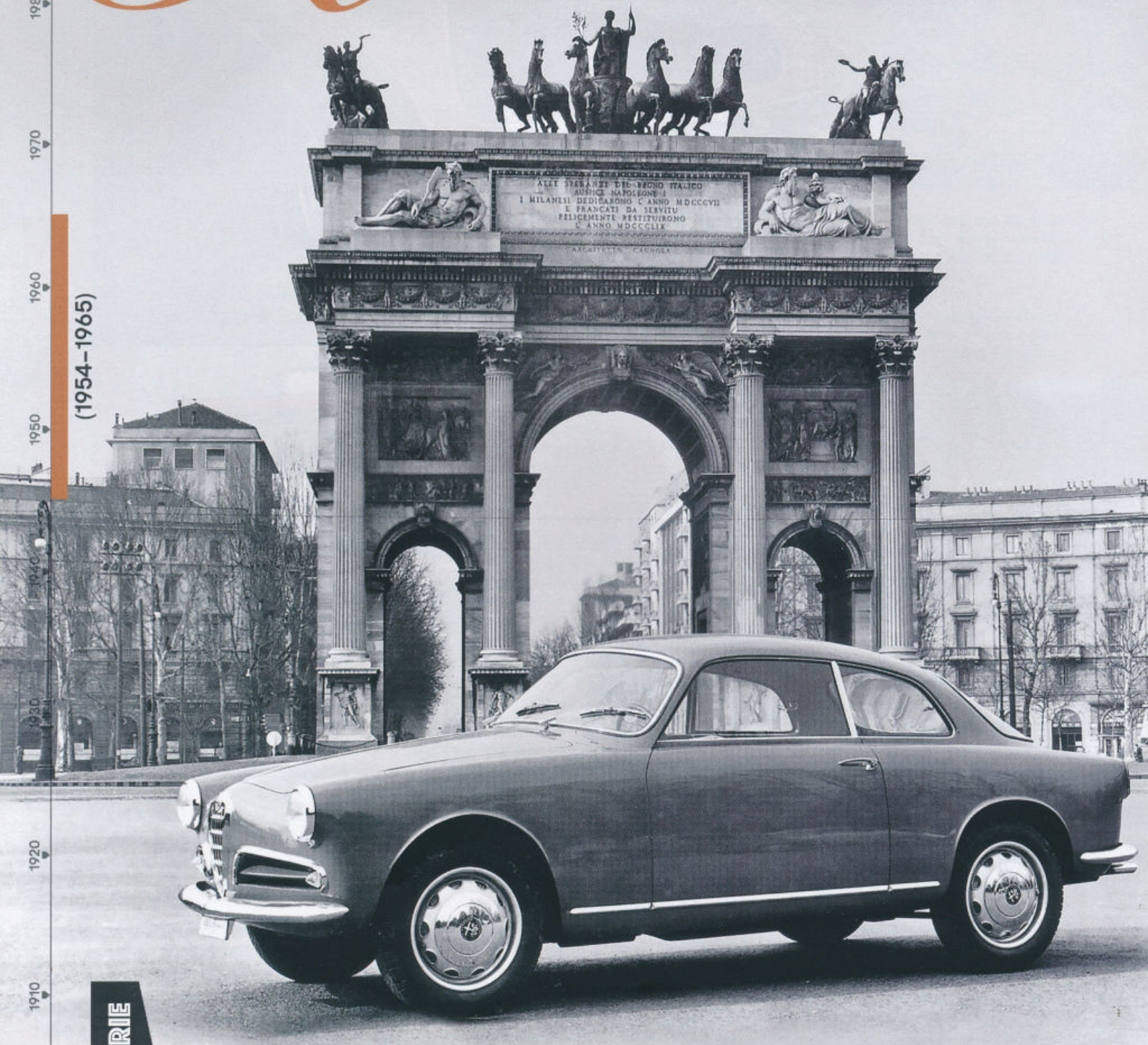
KRÁSKA MNOHA PODOB

(1954–1965)



Giulietta Sprint s karoserií Bertone před Mírovým obloukem v Miláně (1954)

Tvary čtyřdveřového sedanu Giulietta vznikly v mateřské automobilce (1955)

Kupé Giulietta Sprint karosované firmou Bertone mělo decentně elegantní záď

V polovině padesátých let vstoupila značka Alfa Romeo do objemové třídy 1300 cm³ sportovně laděným typem Giulietta. Vůz dívčího jména se postupně objevil v řadě atraktivních variant, při jejichž vývoji a výrobě spojila milánská automobilka síly s karosárnami Bertone, Pininfarina a Zagato.

Kupé předběhlo sedan

Premiéra nového vozu byla naplánována na duben 1954, na turinský autosalon. Základní provedení s karoserií sedan však tehdy ještě nebylo zralé k výrobě, a tak roli předskokana sehrálo 2+2místné kupé Giulietta Sprint, které oblékla turinská karosárna Bertone.

Její první prototyp opatřený nahoru vyklápěcími třetími dveřmi v zádi nedostal od vedení automobilky zelenou, premiéru obstaralo nově upravené kupé s tradičním vikem zavazadlového prostoru. Rozměrné klenuté zadní okno, nyní ovšem pevné, si ale zachovalo.

Srdcem vozu byl nově vyvinutý kapalinou chlazený řadový čtyřválec s blokem i hlavou z hliníkové slitiny a rozvodem DOHC, tedy se dvěma vačkovými hřídeli v hlavě válců poháněnými dvojitým řetězem. Byl umístěn nad přední nápravou a z objemu 1290 cm³ dával s dvojitým karburátorem výkon 65 k (48 kW). Navazovala na něj čtyřstupňová převodovka s řadicí pákou pod volantem.

Giulietta měla přední kola nezávisle zavěšena na dvojicích příčných trojúhelníkových ramen doplněných šikmými vinutými pružinami se souosými tlumiči a příčným stabilizátorem. Poháněnou tuhou zadní nápravu vedla dvě spodní podélná ramena a horní centrální trojúhelníkový závěs, vinuté pružiny byly vzadu umístěny svisle stejně jako tlumiče.

Brzdy byly vpředu i vzadu bubnové, řízení šnekové, patnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 155–15. Náhradní kolo bylo ve vodorovné poloze vzadu na podlaze zavazadlového prostoru, za zadní nápravou uložená palivová nádrž měla objem 58 l.

Kupé s rozvorem náprav 2380 mm a rozchodem kol 1286 mm vpředu a 1270 mm vzadu bylo dlouhé ›

Novinkou sezony 1955 byla otevřená Giulietta Spider s karoserií Pininfarina

Pětidveřové kombi Promiscua mělo užitečnou hmotnost zvýšenou na 500 kg

Jen v 91 exemplářích vzniklo kombi Giulietta Promiscua s karoserií Colli (1957)

› 3980 mm, široké 1540 mm a vysoké 1320 mm, vykazovalo hmotnost 880 kg a dosahovalo největší rychlosti 165 km/h. Spotřebovalo 9 až 11 l benzinu na 100 km.

Výroba kupé se začala pozvolna rozbíhat na podzim roku 1954, karoserie převážely kamiony z turínské karosárny do milánského závodu Portello, kde probíhala konečná montáž vozů.

Na jaře 1955 debutoval čtyřdveřový pětimístný sedan Giulietta, jehož tvary vznikly v konstrukčním oddělení mateřské automobilky. Poháněl jej čtyřválec 1290 cm^3, který s jednoduchým karburátorem a lehce sníženým stupněm komprese dával výkon 53 k (39 kW). Čtyřstupňová převodovka měla opět řadicí páku na sloupku volantu.

Sedan s podvozkem shodným s kupé Sprint měl za zadní nápravou palivovou nádrž o objemu 40 l. Na rozdíl od kupé měla čtyřdveřová Giulietta průběžné přední sedadlo, které podle tehdejších zvyklostí umožňovalo posadit mezi řidiče a spolujezdce dětského pasažéra.

Čtyřdveřová Giulietta byla dlouhá 3990 mm, široká 1550 mm a vysoká 1400 mm, vážila 870 kg a jezdila největší rychlostí 135 km/h při průměrné spotřebě 8 až 10 l benzinu.

Pestrá paleta

Na jaře 1955 v podobě prototypu a na podzim 1955 na pařížském autosalonu v provedení připraveném k malosériové výrobě byla představena dvoumístná otevřená Giulietta Spider postavená turínskou karosárnou Pininfarina na podvozku s rozvorem zkráceným na 2196 mm. Zatímco prototyp měl nasazovací boční okénka, finální verze dostala do dveří spouštěcí okna.

Spider převzal poháněcí ústrojí kupé Sprint, jeho čtyřválec 1290 cm^3 dával 65 k (48 kW), řadicí páka čtyřstupňové převodovky se však tentokrát – s výjimkou malého počtu prvních exemplářů – přesunula na středový tunel.

Dvoumístný otevřený vůz byl dlouhý 3860 mm, široký 1580 mm a vysoký 1335 mm. Vážil 860 kg a uháněl rychlostí až 155 km/h.

V dubnu 1956 mělo na turínském autosalonu premiéru kupé Giulietta Sprint Veloce. Do 2+2místné karoserie od firmy Bertone byl tentokrát zamontován čtyřválec 1290 cm^3 osazený dvěma dvojitými karburátory Weber. Díky nim a lehce zvýšenému stupni komprese vzrostl jeho výkon na 79 k (58 kW).

Giulietta TI (Turismo Internazionale) v lehce modernizované podobě z roku 1959

Zád sedanu Giulietta po úpravě z podzimu 1959 s novými skupinovými svítilnami

Sedan TI měl vlevo otáčkoměr, uprostřed rychloměr a vpravo teploměry vody a oleje

Čtyřstupňová převodovka měla řadicí páku na středovém tunelu, kupé Sprint Veloce dostalo „delší" stálý převod rozvodovky (4,1 místo 4,55) a také palivovou nádrž s objemem zvětšeným na 80 l. Dosahovalo maximální rychlosti 170 km/h a spotřebovalo 10 až 12 l benzinu na 100 km.

Stejné poháněcí ústrojí převzala i dvoumístná otevřená Giulietta Spider Veloce s karoserií Pininfarina, ta však z prostorových důvodů musela vystačit s původní palivovou nádrží o objemu 58 l.

V září 1957 uspořádala Alfa Romeo na autodromu v Monze prezentaci sedanu Giulietta TI neboli Turismo Internazionale vybaveného motorem z kupé Sprint o výkonu 65 k (48 kW). Ve standardní výbavě modelu TI nechyběl otáčkoměr, musel se však spokojit s průběžným předním sedadlem.

Vůz dosahoval největší rychlosti 155 km/h a rychle si získal mimořádnou oblibu v řadách sportovně založených otců rodin i u jednotek silniční policie.

V téže době se objevilo i pětidveřové kombi Giulietta Promiscua, které na bázi sedanu stavěla milánská karosárna Colli. Kombi mělo v zadní stěně po levé straně zavěšené jednodílné dveře, prostor pro zavazadla se dal znásobit sklopením neděleného zadního sedadla. Do roku 1959 vzniklo jen 91 kombi Giulietta Promiscua, z nichž většina sloužila italským četníkům.

Na podzim 1958 prošla inovací 2+2místná kupé Giulietta Sprint a Sprint Veloce, dostala novou masku a výkonnější verze motorů. Kupé Sprint převzalo čtyřválec 1290 cm^3 naladěný na 79 k (58 kW) a řadicí páka čtyřstupňové převodovky se přestěhovala od volantu na podlahu. Model Sprint Veloce nově poháněl motor o výkonu 96 k (70,5 kW), s nímž kupé jezdilo rychlostí přes 175 km/h. Za připlatek k němu mohlo dostat pětistupňovou převodovku.

Otevřené modely Giulietta Spider a Spider Veloce měly od května 1959 rozvor náprav lehce prodloužený na 2250 mm, do délky povyrostly na 3900 mm. Stejně jako kupé je poháněly motory o výkonu 79 a 96 k (58 a 70,5 kW).

Modernizace sedanů následovala na podzim 1959. Dostaly zdobnější masku, větší zadní svítilny a zcela novou palubní desku. Otáčkoměr byl nadále výsadou rychlejšího modelu TI. Giulietta TI měla nově samostatná přední sedadla, řadicí páka u obou modelů zůstala pod volantem. ›

S novou maskou: Giulietta Sprint s karoserií Bertone v provedení z roku 1961

Také Giulietta Sprint Veloce ročníku 1961 měla bezrámová skla oken ve dveřích

Aerodynamické kupé Giulietta Sprint Speciale ročníku 1960 s karoserií Bertone

› Od léta 1961 se spolu se znovu změněnou maskou montovaly výkonnější motory. Čtyřválec 1290 cm^3 v základním provedení s jednoduchým karburátorem dával 62 k (46 kW), motor modelu TI s dvojitým karburátorem měl výkon 74 k (54,5 kW). Od podzimu 1962 mohla mít Giulietta TI za připlatek řadicí páku na podlaze.

Výroba sedanů Giulietta první generace byla ukončena v roce 1962, celkem jich vzniklo 132 tisíc, z toho 93 tisíc v provedení TI. Produkce otevřených vozů Giulietta Spider dosáhla 17 tisíc, včetně 2800 modelů Spider Veloce. V roce 1962 byla zhotovena i poslední z více než 3 tisíc kupé Giulietta Sprint Veloce, kupé Sprint se s přestávkou v období 1962–63 vyráběla až do roku 1965, celkem jich karosárna Bertone zhotovila 24 tisíc.

Aerodynamická krása

Zvláštní zmínku si zaslouží dvoumístná aerodynamická kupé stavěná na podvozku typu Giulietta s rozvorem zkráceným na 2250 mm karosárnami Bertone a Zagato.

V říjnu 1957 představil Bertone v Turíně velmi atraktivní prototyp, jehož oblé tvary navrhl designér Franco Scaglione. Kupé původně pojmenované Spinta se do výroby dostalo v roce 1959 pod označením Giulietta Sprint Speciale a korunovalo paletu modelů s dívčím jménem.

Aerodynamická Giulietta Sprint Speciale neboli SS byla dlouhá 4120 mm, široká 1660 mm a vysoká 1280 mm. Pod kapotou měla čtyřválec DOHC o objemu 1290 cm^3, který díky zvýšenému stupni komprese a dvojici dvojitých karburátorů Weber dával výkon 97 k (71,5 kW). Byl spojen s pětistupňovou převodovkou s řadicí pákou na středovém tunelu.

Dvoumístné kupé s karoserií z ocelového plechu vážilo 950 kg a dokázalo uhánět rychlostí až 180 km/h. Zvýšené spotřebě odpovídala palivová nádrž o objemu 80 l.

Do roku 1962 vzniklo celkem 1252 kupé Giulietta Sprint Speciale. Pohled do ceníku pro německý trh ze září 1961 nám prozradí, že zatímco sedan Giulietta TI tehdy stál 9 950 DM a 2+2místné kupé Giulietta Sprint Veloce 14 450

Franco Scaglione obdařil model Giulietta Sprint Speciale pozoruhodnými liniemi

Lehká a rychlá dvoumístná Giulietta SZ s karoserií Zagato debutovala v roce 1960

Novinka sezony 1961: kupé Giulietta Sprint Zagato s nově upravenou karoserií

Giulietta SZ ročníku 1961 měla lehce prodlouženou záď s panoramatickým oknem

DM, za dvoumístné kupé Giulietta SS musel zákazník zaplatit 19 950 DM.

Podvozek s rozvorem 2250 mm a motor vyladěný na 97 k (71,5 kW) spojený s pětistupňovou převodovkou převzalo v roce 1960 i dvoumístné kupé Giulietta SZ s karoserií Zagato. Bylo kompaktnější, do délky měřilo 3920 mm, do šířky 1500 mm a do výšky 1230 mm, díky hliníkovým dveřím a kapotám vykazovalo hmotnost těsně nad 850 kg. Stejně jako Giulietta SS mělo užitečnou hmotnost jen 160 kg.

Dosahovalo největší rychlosti přes 180 km/h, sprint z 0 na 100 km/h zvládlo za 12 s a na frankfurtském autosalonu bylo v září 1961 k mání za 21 950 DM.

Vedle výše popsaného provedení se Giulietta Sprint Zagato objevila v sezoně 1961 i v provedení s profilovanou zádí prodlouženou o 80 mm, opatřenou velkým panoramatickým oknem a zakončenou svislým zadním čelem. Kupé v této úpravě vznikly jen tři desítky, celkem karosárna Zagato v letech 1960 až 1962 zhotovila 217 vozů Giulietta SZ. ‹