

A large, semi-transparent red watermark of the Alfa Romeo logo is centered in the background. The logo consists of a circular border containing the words "ALFA ROMEO" in a serif font. Inside the circle is a shield divided vertically. The left half of the shield features a red cross on a white background. The right half features a green serpent (the biscione) devouring a human figure, set against a blue background. Above the shield is a crown.

GT Junior Spider Junior 1.3/1.6

Wagen mit einer Leistung von 160-180 km/h sieht man heute überall auf den Strassen. Das ist eine logische Folge des technischen Fortschrittes.

Aber schnell zu fahren oder schnell fahren zu können unter optimalen Sicherheitsbedingungen sind zwei ganz ver-

schiedene Dinge, denn: es ist etwas anderes, ob man einen « frisierten » superverdichteten und erleichterten Wagen fährt, bei dem alles – Widerstandsfähigkeit, Elastizität, Dauerhaftigkeit – zu Gunsten der Geschwindigkeit geopfert wurde oder einen « leistungs-

fähigen » Wagen mit günstiger Gewichte-
verteilung, starkem Anzugsvermögen auch bei niedrigen Geschwindigkeiten, möglichst niedrig gehaltenen Drehzahlen und dem Vermögen, Höchstgeschwindigkeiten nicht nur zu erreichen, sondern diese auch für längere Zeit beizubehalten,



bei dem alles – Getriebe, Aufhängung, Bremsen und Komfort – im richtigen Verhältnis zur Leistung steht. Die Modelle Alfa Romeo GT Junior und Spider Junior wurden von Entwicklungs-Ingenieuren geschaffen, die traditions-gemäss mit grösseren Sicherheitsmargen

arbeiten als die Höchstleistungen der Fahrzeuge es erfordern. Demzufolge liegen die Wagen in bezug auf Widerstandsfähigkeit, Lebensdauer und Strassenlage wesentlich über der üblichen Norm. Sie verfügen über die so geschätzte Leistungs- und Sicherheits-

Reserve: selbst bei hohen Geschwindigkeiten steht dem Fahrer eines GT Junior oder Spider Junior immer eine Reserve für rasches Beschleunigen zur Verfügung, und er kann immer volles Vertrauen in die mechanische Struktur und die Strassenlage des Fahrzeuges setzen.



GT Junior

1.3/1.6



Dieses Einmalige und Besondere an den Alfa Romeo-Wagen ist zweifelsohne darauf zurückzuführen, dass die Lösungen, welche für Rennfahrzeuge ausgeklügelt wurden, fortwährend auch bei Serienfahrzeugen Anwendung finden.

Bester Beweis dessen ist der GT Junior 1.3/1.6, der eine ganze Reihe dieser sportlicher Charakteristiken besitzt:

- Der Motor ist so gestaltet, dass er bei gemässigten Drehzahlen höchste spezifische Leistungen erbringt (halbkugel-

förmige Brennkammer, direkte Ventilsteuerung durch zwei obenliegende Nockenwellen). Der Motorblock ist aus Leichtmetall. Die Auslassventile sind natriumgekühlt

- Ansaug- und Auslassrohre garantie-







ren optimale Füllungsgrade. Die Kraftstoffzufuhr erfolgt durch einen Vergaserkörper je Zylinder

- Getriebe (5 Gänge) - Synchronisatoren
- Anordnung des Fahrerplatzes und der Bedienungsinstrumente
- Karosserie (bes. das abgestumpfte Heck)
- Hinterachse erleichtert, Differentialgehäuse aus Leichtmetalllegierung
- Bremssystem

Diese Eigenschaften drücken sich nicht nur in reiner Geschwindigkeit aus, sondern vielmehr darin, dass sich hohe Geschwindigkeiten bei normalen Drehzahlen und unter höchsten Sicherheitsbedingungen erzielen lassen. Das sind die wirklich einmaligen technischen Besonderheiten des GT Junior, wie überhaupt aller Alfa-Wagen.

Leistung

Unter den Wagen seiner Hubraumklasse ist es der GT Junior, welcher – bei jeder Geschwindigkeit – die grösste Spanne zwischen der genutzten und der zur Verfügung stehenden Gesamtleistung hat. Er beansprucht zum Beispiel bei 130-140 km/h nur die Hälfte seiner Motorleistung, und die andere Hälfte steht zur Beschleunigung zur Verfügung. Die Drehzahlwerte des Motors liegen bei dieser Geschwindigkeit bei 4600/4800 U/min. Dermassen im Limit gehaltene Drehzahlen bedeuten Erhöhung der Lebensdauer des Motors und Minderung des Kraftstoffverbrauchs.

Strassenlage

Die Strassenlage ist ein geradezu klassischer Leistungsbeweis der Alfa Romeo-Wagen: sie ist Sache der Gewichte Verteilung, der Aufhängungen und einer Anzahl in die Praxis umgesetzte technische Erkenntnisse, die während der langjährigen Teilnahme an Autorennen aus-

reichten.

Auf die Stabilität ist sicherer Verlass, ganz gleich welche Geschwindigkeit und auf welcher Strasse man fährt. Darüber hinaus ist der Wagen handlich und bereit, auf jedes Kommando zu reagieren: das ermöglicht, ihn in jeder Situation zu korrigieren und unter Kontrolle zu bringen. Und gerade das ist es, was in allen Alfafahrern eine solch grosse Leidenschaft zu ihren Fahrzeugen erwachsen lässt.

Bremskapazität

Sie ist ein weiterer und uneingeschränkt anerkannter Vorzug der Alfawagen. Der GT Junior verfügt über ein Zweikreisbremssystem mit Servo-Bremshilfe und Bremskraftregler, der auf die Hinterräder wirkt. Bei einem Bremsvorgang auf glitschiger Strasse oder bei einer Gewaltbremsung verhindert der Bremskraftregler ein Überbremsen der Hinterachse. Die gute und beständige Bremsleistung, ihre Progressivität, sind auf die Brems Scheiben (ϕ 26,7 cm) mit einer Gesamtoberfläche von 2.268 qcm zurückzuführen. Nicht ausser Acht zu lassen – als Sicherheitselement – ist die Handbremse. Sie ist unabhängig vom normalen Bremssystem und wirkt nicht auf die Brems Scheiben, sondern auf besondere, an den Hinterrädern befindliche Bremstrommeln.



Sicherheit

Die mechanischen Teile sind überdimensioniert, die Karosserie mittels Rahmen und Verstrebungen verstärkt, die Aufhängungen sind so gestaltet, dass sie auch rasant genommenen Kurven und Gewaltbremsungen standhalten. Gut ist es zu wissen, dass man auch an den passiven Widerstand des Fahrzeuges gedacht hat,

und zwar ist die Struktur des Fahrgastraumes eine ganz andere als die von Wagenfront und Heck: letztere elastisch, um einen evtl. Aufprall abzufangen – extrem fest dagegen der Fahrgastraum, um einer Verformung desselben in höchstem Masse entgegenzuwirken. Die Strapazen der Autorennen wie auch die harten Prüfungen auf « Festigkeit », denen die Probefahrzeuge in den Labors und auf den Probepisten von Balocco unterworfen wurden, sind wirkliche Garantie für einen jeden GT Junior, der neu und leuchtend das Montageband verlässt.

Komfort

Der Fahrgastraum des GT Junior ist – vom Armaturenbrett bis zum Kofferraum – von einer geräuschabsorbierenden Isolierschicht umgeben, die an besonders kritischen Stellen eine Stärke von 2 cm hat. Dank der Verwendung von Silentblöcken dringen Vibrationen des Motors nicht in den Fahrgastraum. Die Kupplung wird hydraulisch betätigt. In einer Limousine Radio zu hören oder sich zu







unterhalten ist eine einfache normale Sache. Bei einem sportlichen GT war es ein schwieriges Problem, das es zu lösen galt: es wurde gelöst.

Die Anordnung der Sitze erlaubt ein Fahren mit ausgestreckten Armen und auch, Fusspedale und Getriebeschaltung natürlich und bequem zu betätigen. Die regulierbare Rückenlehne und der Sitz sind körpergerecht geformt, wodurch dem Fahrer auch während rasant genommener Kurven guter Körperhalt geboten ist. Hinten haben 2 Personen Platz, und zwar ist dieser für ein Coupé ausserordentlich geräumig. Die Verarbeitungen entsprechen der Eleganz des Fahrzeuges.

Das Armaturenbrett ist naturholzverkleidet und beherbergt gut übersichtliche

Instrumente. Bedienungsknöpfe und Bedienungshebel sind bequem zu erreichen, was im Hinblick auf die Sicherheit – gerade bei hoher Geschwindigkeit – von nicht geringer Bedeutung ist. Die 2-stufig schaltbaren Scheibenwischer sind entweder durch Hand oder Fusspedal zu betätigen. Das Lenkrad ist schlicht und sehr modern, und durch Druck auf die Lenkradspeichen wird das Signalhorn in Tätigkeit gesetzt. Der GT Junior hat eine im Lenkradschloss eingebaute Diebstahlsicherung, ausserdem ist er mit einem Zigarettenanzünder ausgestattet. Infolge einer besonderen Vorrichtung zur besseren Luftmischung und einen 2-stufig schaltbaren Ventilator wurde die Klimatisierung des Fahrzeuges verbessert.

Spider Junior

1.3/1.6



Der Spider Junior 1.3/1.6 ist ein typisch « italienischer » Entwurf, schlicht und perfekt: ein Wunder an Eleganz, Aerodynamik und Geräumigkeit. Seine fiessende Karosserieform begünstigt sehr die Luftdurchdringung und auch

die Strassenhaftung, was sich bei Fahrprüfungen bei hohen Geschwindigkeiten und in schwierigen Autorennen bestätigte. Das « abgestumpfte » Heck ist ein Grundelement der Strassenlage.

Leistungen

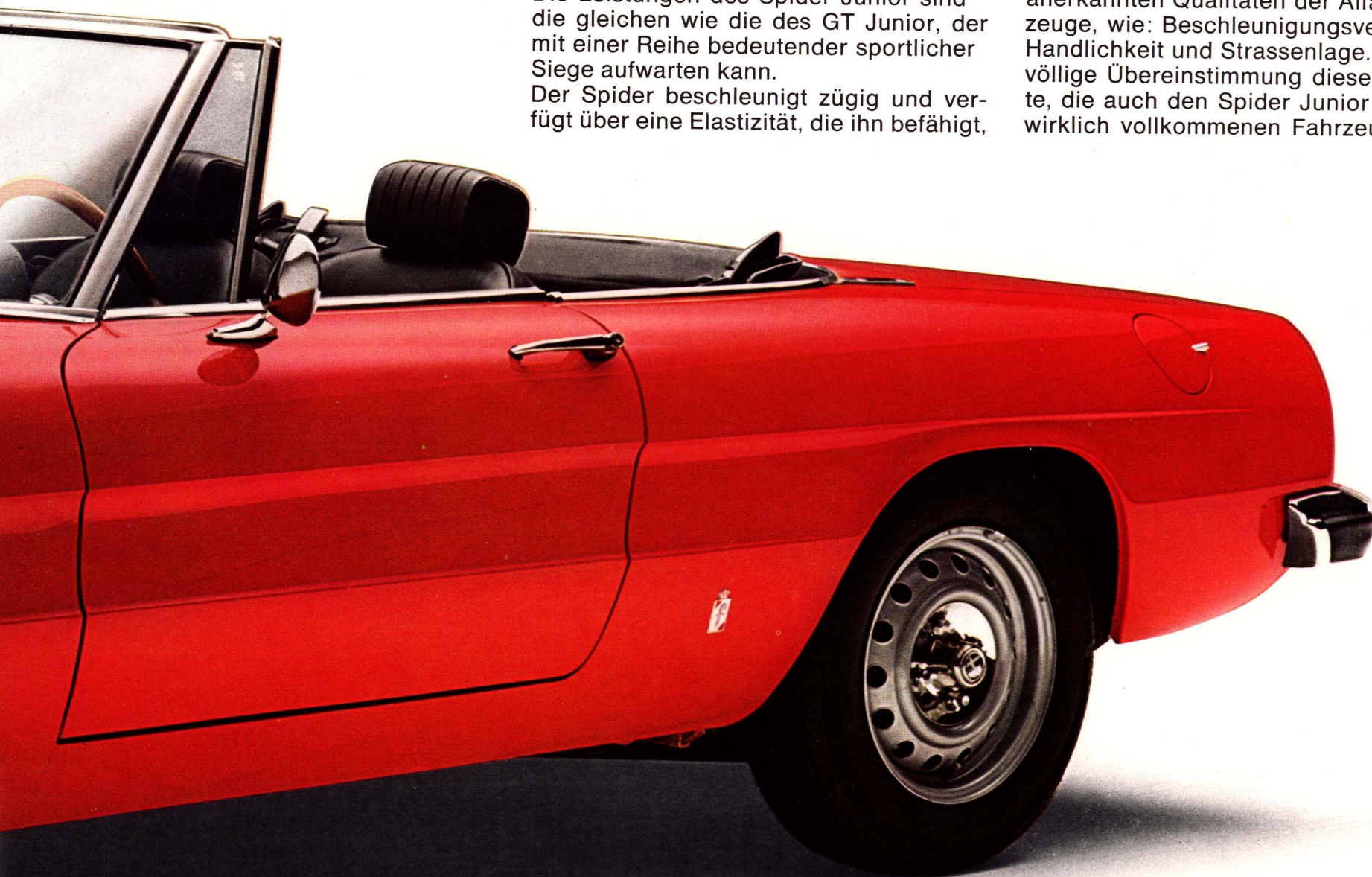
Die Leistungen des Spider Junior sind die gleichen wie die des GT Junior, der mit einer Reihe bedeutender sportlicher Siege aufwarten kann.

Der Spider beschleunigt zügig und verfügt über eine Elastizität, die ihn befähigt,

sowohl den quälenden Stadtverkehr wie auch Fahrten in Autobahnschlangen zu meistern.

Aktive Sicherheit

Ausser dem Bremssystem, bieten aktive Sicherheit auch die traditionellen und anerkannten Qualitäten der Alfa-Fahrzeuge, wie: Beschleunigungsvermögen, Handlichkeit und Strassenlage. Es ist die völlige Übereinstimmung dieser Elemente, die auch den Spider Junior zu einem wirklich vollkommenen Fahrzeug macht,











zu einem Fahrzeug nämlich, das sich mit Begeisterung und lebhaft fahren lässt, und zwar unter hohen und beständigen Sicherheitsbedingungen.

Passive Sicherheit

Die differenzierte Struktur erforderte besonders eingehende Studien, bevor sie bei einem Spider Anwendung finden konnte. Diese Studien führten zu einer Lösung, welche den kürzlich in Kraft getretenen Sicherheitsnormen nicht nur entspricht, sondern diese weit übertrifft. Bei dem Spider Junior ist die differenzierte Struktur zwar das wichtigste, jedoch nicht das einzige Element passiver Sicherheit. Es lassen sich da noch aufführen das zurückgesetzte Lenkgehäuse, die kurze Lenksäule, die Befestigungsvorrichtungen für Sicherheitsgurte, die beiden Rückblickspiegel und das Fehlen von hervorstehenden Teilen und Polsterung der Teile im Wageninnern,

an denen man sich durch Anstossen verletzen könnte. Schliesslich, wenn auch nicht von erstrangiger Bedeutung, ist zu erwähnen die sorgfältige Anordnung der Bedienungselemente.

Komfort

Breite Form und tiefer Schwerpunkt, so

wie es ein sportlicher Wagen haben soll. Das Wageninnere bietet dem Fahrer eine gute Fahrposition und dem Beifahrer viel Platz, also beiden Bequemlichkeit. Die Sitze sind körpergerecht geformt, verstellbar und die Rückenlehnen neigbar. Wie bei jedem Alfa Romeo, sind die Kontrollinstrumente in ihrer Anzahl komplett, sehr übersichtlich und besonders elegant.



Der Kofferraum, bei fast allen Spidern ein ungemütliches Thema, ist hier ein gelöstes Problem. Sein Fassungsvermögen beträgt 300 Liter, und es lassen sich in ihm wirkliche Koffer unterbringen, also auch für lange Reise notwendiges Gepäck. Das Planenverdeck lässt sich völlig versenken und kann im Winter durch ein Hardtop ersetzt werden.





Alfa Romeo-Technik ist Sicherheit. Alfa Romeo kann sich etlicher Vorzüge rühmen. Geschwindigkeit, Beschleunigung, Strassenlage, Bremsen: das sind Vorzüge, die ein jeder Alfa bietet. Und darüber hinaus: niedriger Kraftstoffverbrauch, Geräuscharmheit und Komfort. Diese Eigenschaften führen, weil sie Leistungsfähigkeit des Fahrzeuges bedeuten und diese Leistungsfähigkeit wiederum auf den Fahrer Beruhigung überträgt, zu einer unvergleichbaren Fahrsicherheit.

Auch bei hohen Geschwindigkeiten ist ein Alfa Romeo sicher. Um eine Geschwindigkeit von 135/140 km/h zu erreichen, verbraucht ein Alfa Romeo nur die Hälfte seiner Leistung. Also die gleiche « Kraft » steht noch zur Beschleunigung zur Verfügung.

Bei Vergleichsprüfungen der Strassenlage ist die Stabilität der Alfa Romeo-Wagen stets unüber-

troffen. Das ist zurückzuführen auf die Gewichte- und Verteilung, die austarierten Aufhängungen, die Federungen und Stabilisatoren, welche laufend verbessert wurden, und zwar aufgrund der bei Rennen und Versuchen gewonnenen Erkenntnisse. Die Bremskraft der Alfa Romeo-Wagen lässt nie nach, weder durch heftigen, noch durch lange andauernden oder sich häufig wiederholenden Bremsvorgang. Das ist auf die Struktur der Scheibenbremsen zurückzuführen, die jeglicher Belastung – auch ihrem Erzfeind Hitze – standhalten und sich nicht verformen. Ausserdem sind sie überdimensioniert und werden unterstützt von einem auf die Hinterräder wirkenden Bremskraftregler.

Gleicher Hubraum - höhere Leistung bei einem Alfa Romeo. Der Alfa Romeo-Motor ist 9 : 1 verdichtet. Das ist ein nicht übertriebenes und auch nicht über den heute allgemein üblichen Werten

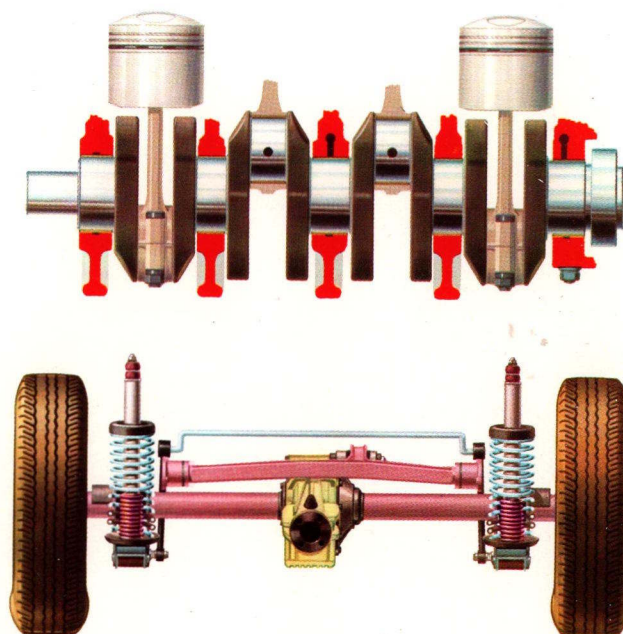
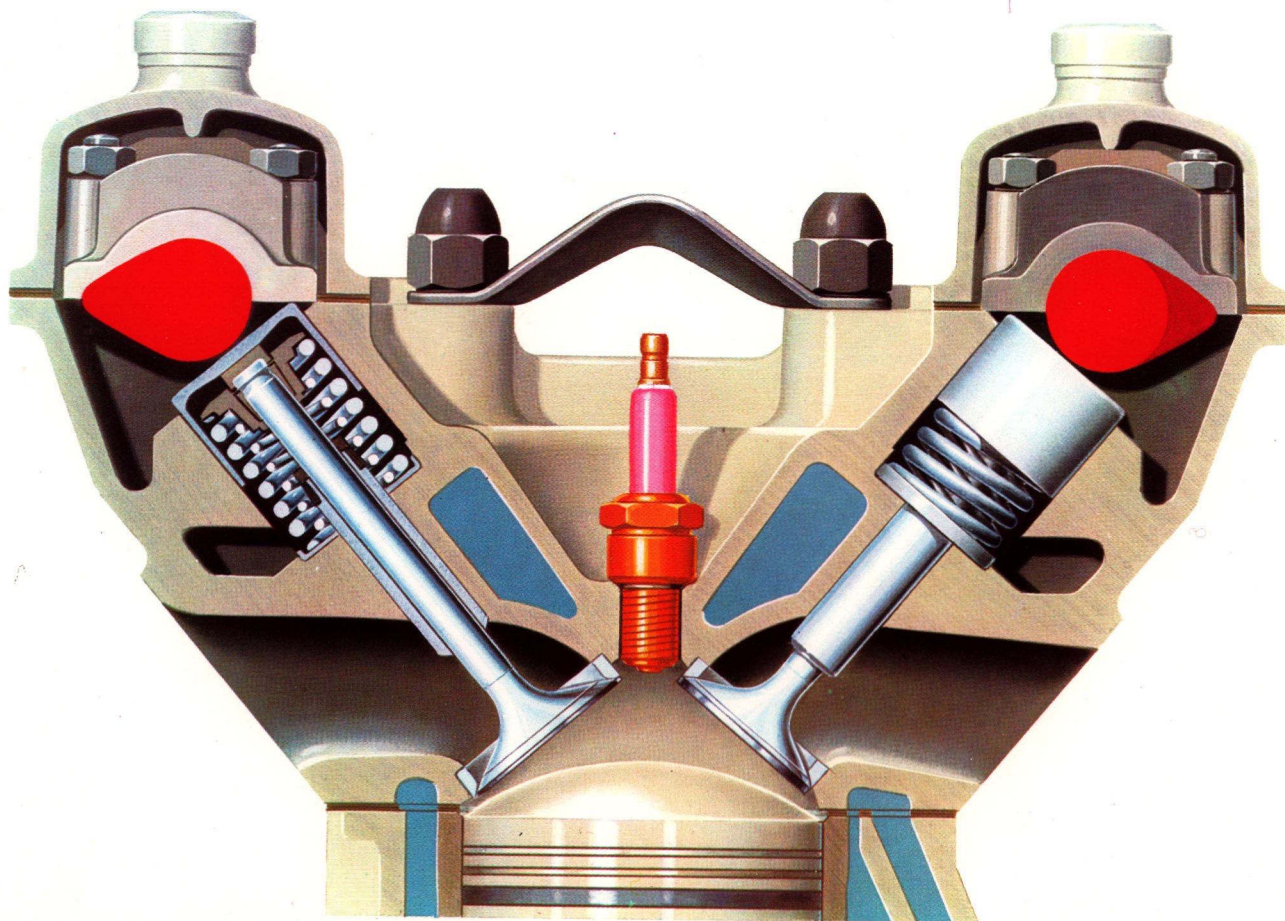
liegendes Verhältnis, also beste Voraussetzung für eine lange Lebensdauer des Motors.

Die Gründe sind folgende:

Die Ansaugkanäle sind so ausgebildet, dass jeglicher Verlust vermieden wird, d.h. der Zufluss der Gemischbildung ist konstant, und es werden optimale Füllungsgrade erzielt.

Die Ventilsteuerung wird direkt durch zwei oberliegende Nockenwellen vorgenommen ohne dazwischenliegende mechanische Organe wie Stößelstangen und Kipphebel usw., die eine präzise Funktion nur stören. Die Verbreitung der Flamme ist sehr plötzlich und die Verbrennung optimal, weil die Brennräume halbkugelförmig ausgebildet sind und die Kerzen in der Mitte sitzen. Dank der ebenfalls günstig ausgebildeten Auslassrohre werden die verbrannten Gase rasch abgeführt.

Konstante und optimale Füllung, vollkommene



Verbrennung, rasches Abführen der Gase sind die Gründe, weshalb die Alfa Romeo-Motoren pro Liter Hubraum mehr PS haben.

Auch der bescheidene Kraftstoffverbrauch ist auf die vollkommene Verbrennung zurückzuführen. Leistung erbringt ein Alfa Romeo nicht nur, wenn sein Motor höher als 4500 dreht. Seine Leistung ist vielmehr in guten Proportionen über alle Drehzahlbereiche verteilt, und durch das 5-Gang-Getriebe wird sie noch unterstützt. Ein Alfa Romeo ist also nicht nur in der Lage, sehr hohe Geschwindigkeiten überhaupt zu erzielen, sondern diese auch in äusserst kurzer Zeit zu erreichen.

Der 5. Gang ist ein weiterer Vorzug von Alfa Romeo, weil es wirklich ein Gang « mehr » ist, kein Overdrive. Natürlich trägt dieser 5. Gang bei Autobahnfahrten auch zur Kraftstoffeinsparung bei. Vor allen Dingen aber ist es ein wirklicher Gang mit reeller Beschleunigungskapazität, somit den Erfordernissen des heutigen Verkehrs entsprechend, zu denen u.a. das Beschleunigen sogar bei hohen Autobahngeschwindigkeiten zählt.

Trotz hoher Leistungen hat ein Alfa Romeo eine lange Lebensdauer. Die Höchstdrehzahl der Alfa Romeo-Motoren liegt bei 5500/6000 U/min. Das sind absolut keine überhöhten Werte, und man kann beruhigt Höchstgeschwindigkeiten für längere Zeit beibehalten. Ausserdem erreichen die Alfa Romeo-Wagen schon bei 4000/4500 U/min. recht hohe Geschwindigkeiten.

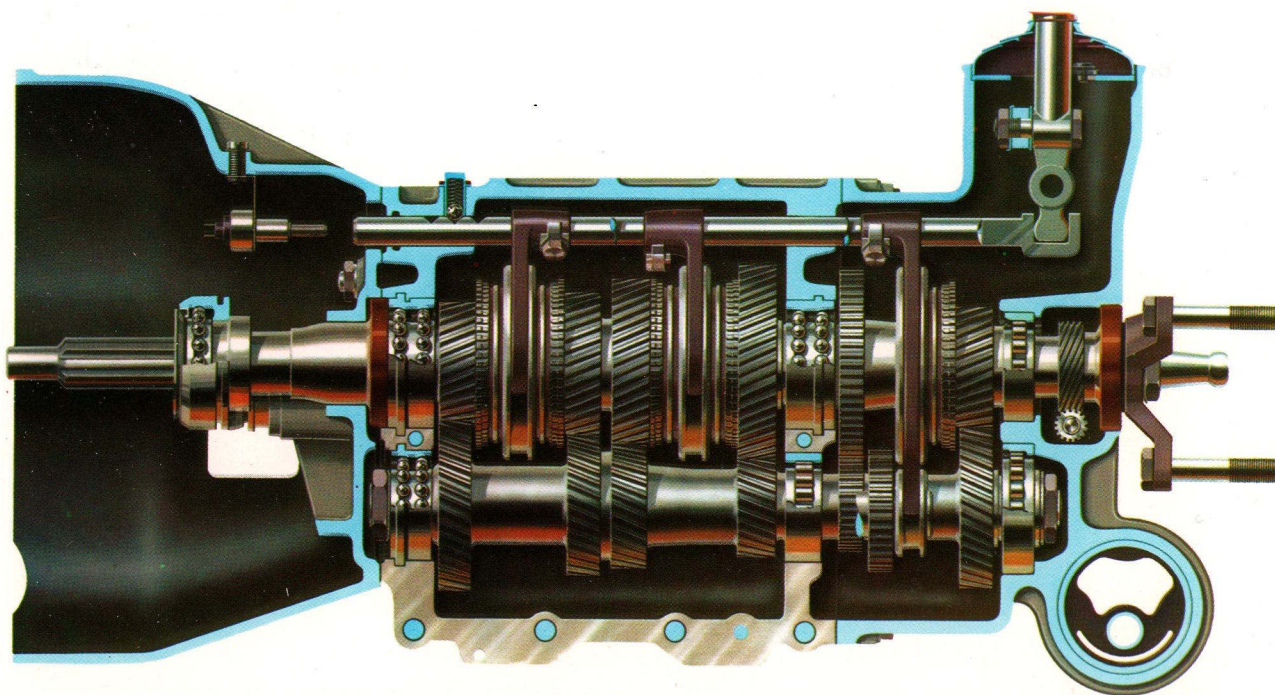
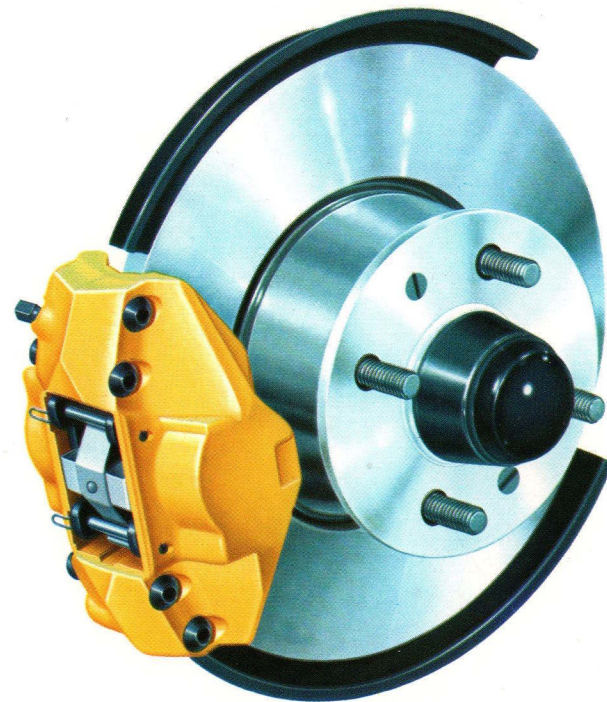
Die Kurbelwelle ist nicht nur 3-fach, sondern 5-fach gelagert, vibriert also auch bei hoher Drehzahl nicht.

Damit ein Motor höchste Leistung erbringt wann und wie lange der Fahrer es immer wünscht, hat sich als einzig richtige Behandlung erwiesen, ihn stets « kühl » zu halten.

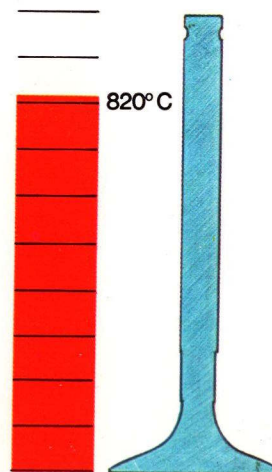
- Die Alfa Romeo-Motoren kühlen schnell ab, weil Motorblock, Zylinderkopf und Ölwanne anstatt aus Grauguss aus einer Leichtmetalllegierung gefertigt sind.

- Die Zylinderlaufbüchsen werden von der Kühlflüssigkeit direkt umspült.

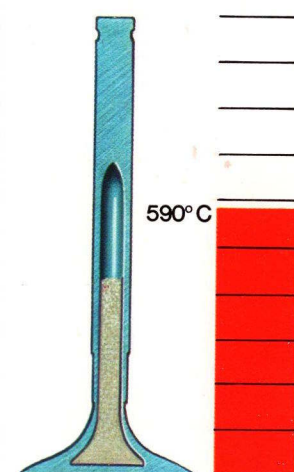
- Durch die Natriumfüllung halten die Auslassventile die Temperatur immer bei sehr niedrigen Wärmegraden.



Normale Auslassventile



Natriumgekühlte Auslassventile



Vergaseranlage: 2 Doppelhorizontalvergaser.

Ventilsteuerung: die Ventilsteuerung der obenhängenden V-förmig angeordneten Ventile wird von 2 Nockenwellen über im Ölbad gelagerte Ventilbecher direkt vorgenommen.

Zündung: Golden Lodge Zündkerzen.

Elektrische Anlage: Drehstromlichtmaschine.

Kupplung: Einscheibentrockenkupplung mit Torsionsdämpfer, progressive Wirkung. Membranfeder. Hydraulische Betätigung.

Getriebe: 5 synchronisierte Vorwärtsgänge und Rückwärtsgang. Knüppelschaltung.

Hinterachse: Durch zwei an Gummilagern aufgehängte Längslenker geführte Starrachse. Seitliche Verankerung durch Reaktionsdreieck, das am Rahmen und der Hinterachse in Gummipuffer

fern gelagert ist. Der Achsantrieb hat Hypoidverzahnung.

Vorderradaufhängung: Einzelradaufhängung an Querlenkern; Schraubenfedern und hydraulische Teleskopstossdämpfer; querliegender Torsionsstab als Kufenstabilisator.

Hinterradaufhängung: Schraubenfedern und hydraulische Teleskopstossdämpfer. Querliegender Torsionsstab.

Lenkung: Kugelumlauf Lenkung oder Schnecken/Rollenlenkung.

Bremsen: Zweikreisbremse. Scheibenbremsen auf 4 Rädern mit auf die Hinterräder wirkendem Bremskraftbegrenzer. Unterdruck-Bremsverstärker. Handbremse unabhängig vom Hauptbremsystem, mittels besonderer Trommeln auf die Hinterräder wirkend.

	GT JUNIOR		SPIDER JUNIOR	
	1.3	1.6	1.3	1.6
Zylinder	4 in Reihe	4 in Reihe	4 in Reihe	4 in Reihe
Bohrung	74 mm	78 mm	74 mm	78 mm
Hub	75 mm	82 mm	75 mm	82 mm
Hubraum	1290 cc	1570 cc	1290 cc	1570 cc
Leistung PS-SAE bei U/min	103/6000	125/6000	103/6000	125/6000
Max. Drehmoment mkg/SAE bei U/min	14/3200	15,9/2800	14/3200	15,9/2800
Radstand	2350 mm	2350 mm	2250 mm	2250 mm
Spur vorn	1324 mm	1324 mm	1324 mm	1324 mm
Spur hinten	1274 mm	1274 mm	1274 mm	1274 mm
Länge	4080 mm	4080 mm	4120 mm	4120 mm
Breite	1580 mm	1580 mm	1630 mm	1630 mm
Höhe (unbeladen)	1315 mm	1315 mm	1290 mm	1290 mm
Gewicht (fahrfertig)	990 kg	1020 kg	990 kg	1020 kg
Höchstgeschwindigkeit mehr als	170 km/h	185 km/h	170 km/h	185 km/h
1 km aus dem Stand	35	33	35	33
Reifen	155 SR 15	155 HR 15	155 SR 15	155 HR 15
Reifen auf Wunsch	165 SR 14	165 HR 14	165 SR 14	165 HR 14
Sitzplätze	4	4	2 + 2	2 + 2
Elektrische Anlage	12 Volt - 50 A/h	12 Volt - 50 A/h	12 Volt - 50 A/h	12 Volt - 50 A/h
Tankinhalt	46 liter	46 liter	46 liter	46 liter

Schon seit eh und je nimmt Alfa Romeo in jedem Jahr an zahlreichen Automobilrennen teil, und man kann sagen, jeder Wettbewerb ist eine Bestätigung.

Sowohl die Giulia in den Versionen 1300 und 1600, als auch der GTA, welcher in Struktur und Linie dem GT Junior gleich ist, waren in den letzten Jahren die hauptsächlichen Bestreiter wunderschöner Rennen auf Pisten und Strassen. Nachfolgend eine Aufstellung der errungenen Siege, begrenzt auf nationale und internationale Meisterschaften.

Nicht unerwähnt soll bleiben, dass es sich bei keinem der Siegerwagen um

einen Prototyp handelt, sondern alle sind Serienwagen. Die mit ihnen gesammelten Erfahrungen können also sofort in der Produktion Berücksichtigung finden und dieser zum Nutzen gereichen.



1968

C.S.A.I.-POKAL F. GT-WAGEN 1600 ccm (L. Cecchini)
ITALIENISCHE BERGTROPHÄE (Bardelli)
DEUTSCHE RUNDSTRECKEN-MEISTERSCHAFT (H. Schultze)
AUSTRALISCHE MEISTERSCHAFT (K. Barlett)
BELGISCHE TOURENWAGEN-MEISTERSCHAFT (J. Desmoulin)
BELGISCHE DAMEN-MEISTERSCHAFT (Christine)
ÖSTERREICHISCHE TOURENWAGEN-MEISTERSCHAFT (K. Reisch)
BRASILIANISCHE TOURENWAGEN-MEISTERSCHAFT (F. Lameirão)
HOLLÄNDISCHE TOURENWAGEN-MEISTERSCHAFT 1300/1600 ccm (N. Chiotakis)

1969

EUROPA-POKAL F. TOURENWAGEN II. DIVISION Klasse 1600 ccm (S. Dini) - Klasse 1300 ccm (E. Pinto)
MEISTERSCHAFT DER TSCHOSLOVAKISCHEN REPUBLIK (D. Welimsky)
AMERIKANISCHE DIVISIONS-MEISTERSCHAFT SOUTH PACIFIC (J. Kline)
AMERIKANISCHE FAHRER-MEISTERSCHAFT S.C.C.A. — Kategorie Production Klasse G (P. Spruell)
— Kategorie Sedan Klasse C (H. Theodoropoulos)
BRASILIANISCHE MARKEN-MEISTERSCHAFT (M. Fernandes u. F. Terra Schmit)
RUMÄNISCHE MEISTERSCHAFT (F. Hainarosie)
ITALIENISCHE TOURENWAGEN-TROPHÄE 1300 ccm (« Chigo »)
ITALIENISCHE TOURENWAGEN-TROPHÄE 1600 ccm (Baronio)

1970

EUROPA-POKAL F. TOURENWAGEN (T. Hezemans)

HOLLÄNDISCHE TOURENWAGEN-MEISTERSCHAFT (Akersloot)

TRANSAMERIKANISCHE MEISTERSCHAFT F. WAGEN UNTER 2 LITER (Kwech - Midgley - Everett)
AMERIKANISCHE FAHRER-MEISTERSCHAFT S.C.C.A. KATEGORIE B SEDAN (V. Provenzano)
BELGISCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT (P. Y. Bertinchamps)
BELGISCHE DAMEN-MEISTERSCHAFT (« Christine » Beckers)
ITALIENISCHE NATIONAL-TROPHÄEN F. SPEZIAL-TOURENWAGEN
— Klasse 1300 ccm (L. Colzani)
— Klasse 2000 ccm (P. De Leonibus)
ITALIENISCHE NATIONAL-TROPHÄE F. SPEZIAL GRANDE TOURISME (L. Cabella)
URUGUAYANISCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT (F. West - G. Assadourian)
TSCHJECHISCHE MEISTERSCHAFT (T. Rosicky)

1971

EUROPA-MEISTERSCHAFT F. TOURENWAGEN (G. Picchi)
AUSTRALISCHE MEISTERSCHAFT F. SPEZIAL TOURENWAGEN (K. Wendlinger)
AUSTRALISCHE MEISTERSCHAFT F. SERIEN-TOURENWAGEN (G. Koenig)
ÖSTERREICHISCHE RUNDSTRECKENMEISTERSCHAFT (W. Loeffelmann)
BELGISCHE TOURENWAGEN-MEISTERSCHAFT (J. C. Franck)
KANADISCHE MEISTERSCHAFT (E. Clements)
ITALIENISCHE BERGTROPHÄE F. GT SPEZIAL (V. M. Randazzo)
ITALIENISCHE MEISTERSCHAFT F. SPEZIAL TOURENWAGEN (L. Pozzo)

SÜDAFRIKANISCHE RALLYE-MARKENMEISTERSCHAFT F.I.S.A.-POKAL KLASSE 1300 (V. Ciardi)
F.I.S.A.-POKAL KLASSE 1600 (M. Del Carlo)
ITALIENISCHE BERGTROPHÄE F. SPEZIAL-TOURENWAGEN (M. Litrico)
U.S.A.-FAHRERMEISTERSCHAFT S.C.C.A. KLASSE C SEDAN (D. Davenport)
HOLLÄNDISCHE TOURENWAGEN-MEISTERSCHAFT KLASSE BIS 1300 ccm (B. van der Sluis)
VENEZUELANISCHE MEISTERSCHAFT (G. Spadaro)
SÜDAFRIKANISCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT (Odendaal-Kuun)
C.S.A.I.-POKAL F. SPEZIAL-TOURENWAGEN KLASSE 1600 ccm (Zanetti)
C.S.A.I.-POKAL F. PROTOTYPEN UND SPORTWAGEN KLASSE 1300 ccm (Zanetti)

1972

EUROPA - MEISTERSCHAFT F. TOURENWAGEN
HOLLÄNDISCHE MEISTERSCHAFT F. SPEZIAL TOURENWAGEN Klasse 1300 ccm (Hans Deen)
SCHWEDISCHE MEISTERSCHAFT Klasse 1300 ccm Gr. 2 (R. N. Steenberg)
SKANDINAVISCH MEISTERSCHAFT F. SPEZIAL TOURENWAGEN Klasse bis 1300 ccm (Ragnar Segring)

Daten, Beschreibungen und Illustrationen haben lediglich informativen Wert. Die Produkte können unterschiedliche Eigenschaften aufweisen, auch infolge konstruktiver Erfordernisse. Alfa Romeo behält sich das Recht zu jeglichen Änderungen an den Produkten vor.

Einige der im Prospekt beschriebenen Ausstattungen sind Sonder-Ausstattungen. Deren vollständiges Verzeichnis siehe Preisliste.

Realizzazione CBC, Milano.

Printed in Italy. 731 E 129 R ILTE - Torino

