



1750

LA PLUS BELLE SOUS LE SOLEIL



1750 Spider Veloce:
une synthèse éblouissante
d'élégance et de puissance

La ligne est un dessin Pininfarina aux proportions parfaites: une expression de l'élégance italienne.

Moteur et groupes mécaniques « 1750 » élèvent aujourd'hui les performances à un niveau jamais atteint sur un spider de même catégorie de cylindrée et de prix.

Puissance: le 1750 Spider Veloce développe 132 CV SAE, atteint les 190 km/h. Son couple maximum est de 19 kgm SAE; ce sont là les caractéristiques d'une authentique sportive. Mais il est encore plus important de préciser que tant de puissance s'obtient avec un ré-

gime maxi de 5.500 t/m; qu'à 150 km/h le nouveau spider dispose encore de 50% de sa puissance en réserve pour l'éventualité d'une accélération fulgurante; qu'à 3.000 tours le moteur est déjà en mesure de donner toute sa force. Ce n'est pas tout, car à ces performances s'ajoutent encore une série de qualités majeures qui concourent à donner au nouveau spider la première place pour sa robustesse, son confort et sa sécurité. **5 vitesses** parfaitement synchronisées par des anneaux au molybdène. Elles permettent une merveilleuse fluidité d'allure sur tous parcours, ainsi que des



vitesse constantes élevées, voisines des vitesses maxima, à des régimes moyens assurant au moteur une plus longue durée.

La coque autoportante à résistance «différenciée», réservant à l'habitacle une grande rigidité.

La tenue de route, un des plus prestigieux fleurons de la technique Alfa Romeo, est encore améliorée par l'adoption de nouvelles suspensions et de pneumatiques à large section (165 x 14).

Freins: à disques sur les quatre roues, avec servo frein, indépendants du frein à main. Leur surface de freinage est de 2560 cm². Les freins arrière sont équipés d'un répartiteur particulièrement efficace en cas de freinage brusque ou sur route glissante.

Phares: très puissants, appropriés à des vitesses nettement supérieures à celle de la voiture.

Confort: à la hauteur des performances. Le premier mérite revient naturellement à la stabilité de la voiture soit en ligne droite, soit en virage. Ensuite, à la position et à la forme des sièges conçus

pour rendre agréables aussi bien les promenades que les voyages les plus longs. Leur enveloppement est optimum, la flexibilité exacte, l'adhérence anatomique rigoureuse. Ils sont coulissants et inclinables de manière à assurer une position de conduite idéale pour le tourisme rapide.

Quant aux instruments et aux finitions, ils correspondent à ceux d'une voiture de luxe, avec peut-être, quelque chose en plus si l'on tient compte que le volant est en bois, très élégant; que tous les instruments de bord sont à portée de la main et orientés pour une lecture immédiate; que le coffre est réellement en mesure de contenir les bagages auxquels, habituellement, un «spideriste» est obligé de renoncer.

Enfin, sur une voiture amie de l'air et du soleil, il est très important de se préserver de la pluie et du froid. Contre la pluie la capote suffit, on la relève d'un geste. Contre le froid, il est prévu un toit rigide adaptable qui transforme le spider en un coupé parfait dont le confort et l'élégance n'ont rien à lui envier.



Spider 1750

caractéristiques techniques

Cylindres	n. 4 en ligne
Alésage	mm 80
Course	mm 88,5
Cylindrée	cc 1779
Puissance à 5500 tours/1'	CV-SAE 132
Empattement	mm 2250
Voie avant	mm 1324
Voie arrière	mm 1274
Longueur max	mm 4250
Largeur max	mm 1630
Hauteur max (voiture vide)	mm 1290
Poids en ordre de marche	kg 1040
Vitesse max	km/h 190
Pneus	165 x 14
Nombre de places	2
Equipement électrique	Volt 12
Capacité du réservoir	litres 46
Carburateur: 2 carburateurs à double corps horizontaux.	
Distribution: à soupapes en tête, disposées en V, commandées directement par deux arbres à cames, agissant par l'interposition de poussoirs à bain d'huile. Soupapes refroidies au sodium.	
Embrayage: monodisque à sec avec moyen amorti à action progressive. Ressorts à dia-	

phragme; commande hydraulique.

Boîte de vitesses: 5 vitesses synchronisées et marche AR. Commande au plancher.

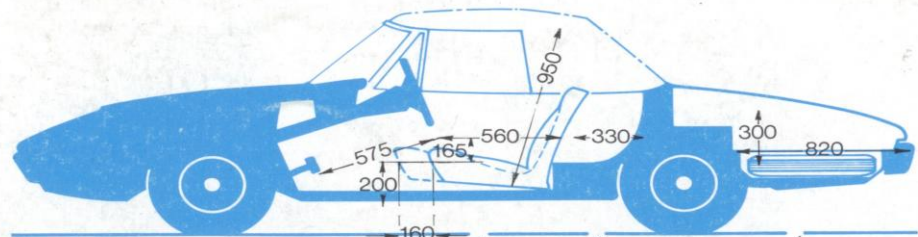
Suspension avant: à roues indépendantes reliées à la coque au moyen de quadrilatères transversaux. Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques télescopiques antiémulsion. Barre de stabilisation transversale.

Suspension arrière: à ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques télescopiques antiémulsion, coaxiaux avec les ressorts. Barre de stabilisation transversale.

Pont arrière: ancré à la structure portante au moyen de deux chevrons longitudinaux articulés avec tampons de caoutchouc. L'ancrage transversal est réalisé au moyen d'un élément de réaction pourvu de supports à rotule s'articulant sur la coque et sur le pont. Couple conique du type hypoïde.

Direction: du type à circuit de billes, ou à vis globique et galet.

Freins: à disque sur les quatre roues, avec répartiteur de freinage sur les freins arrière; servofrein à dépression. Frein à main, indépendant, agissant sur les roues arrière par l'intermédiaire de tambours appropriés.



Largeur ant. 1310 Largeur post. 1250 Largeur coffre 1300

Realizzazione CBC - Milano - Foto
di Serge Libszewski - Aldo Gar-
zanti Editore sas - Printed in Italy