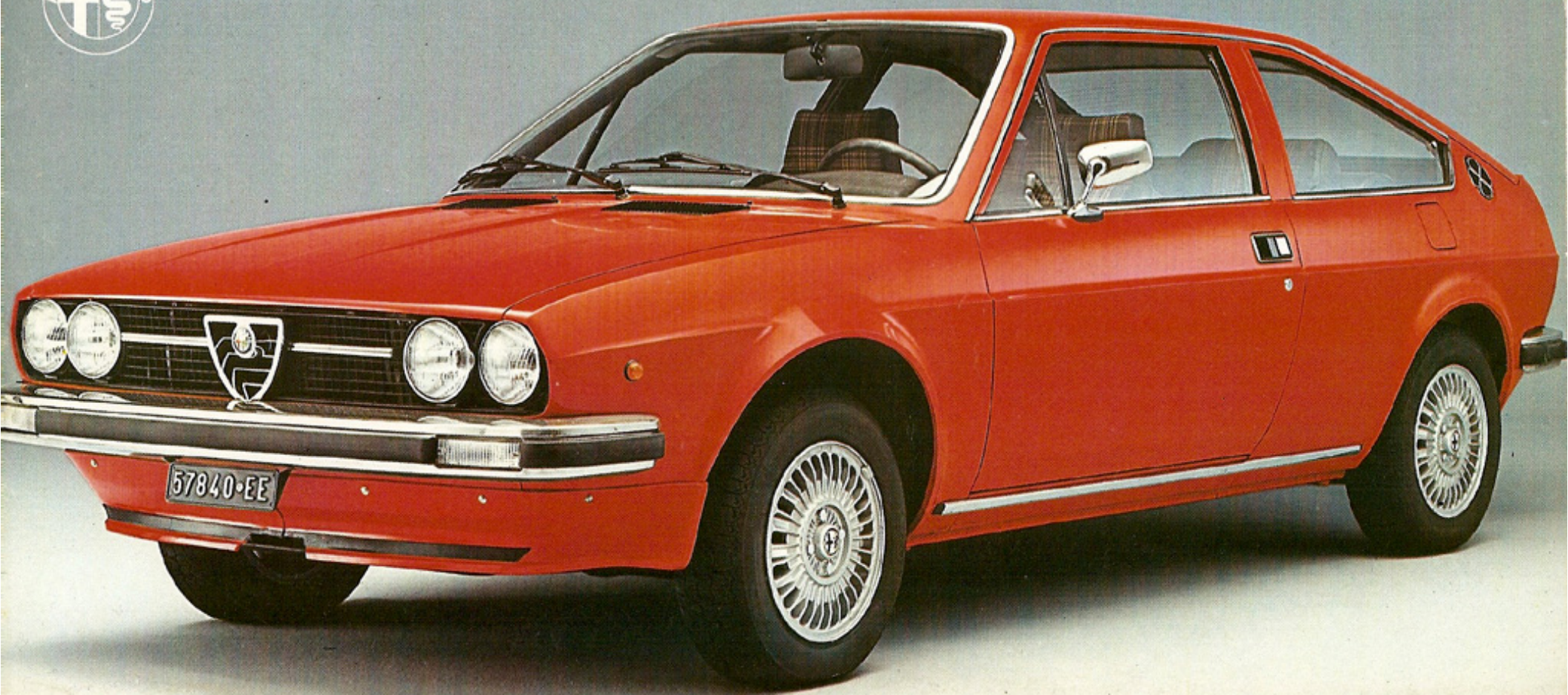


Alfasud Sprint

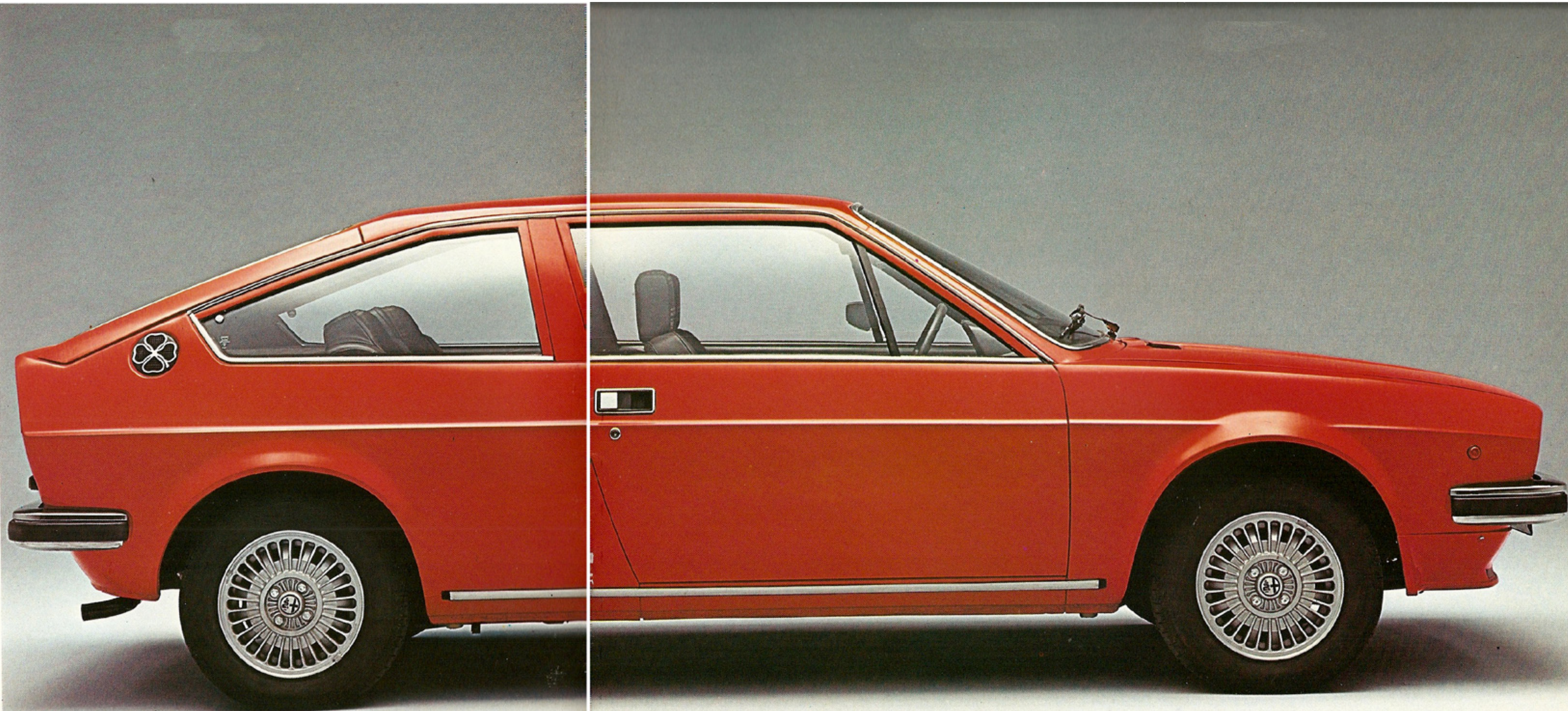


Une tradition sprint

Comme toutes les Alfa, l'Alfasud est aussi entrée dans le monde de la course. En deux ans l'Alfasud ti emporte plus de cent victoires dans sa catégorie, sur piste ou en rallye. De ces expériences sportives naît l'Alfasud Sprint, qui prend ses racines dans la tradition Sprint Alfa Romeo: la compétition.

Vraie sportive, l'Alfasud Sprint est aussi une grande routière spacieuse et confortable. Une vitesse de 165 km/h, un kilomètre départ arrêté parcouru en 34,6 secondes, une ligne compacte et souple, un centre de gravité placé très bas pour une parfaite tenue de route, donc une sécurité exceptionnelle. Mais aussi cinq vraies places, le silence Alfasud tant apprécié dans la berline, un coffre spacieux. Et un confort approprié à une conduite reposante et sûre: amples surfaces vitrées pour une visibilité totale, changement de l'air constant et silencieux, climatisation efficace, sièges anatomiques.

Tout cela s'intègre dans un ensemble rationnel de conception mécanique très étudiée, d'éléments de sécurité, de qualité et d'économie de consommation et d'entretien.

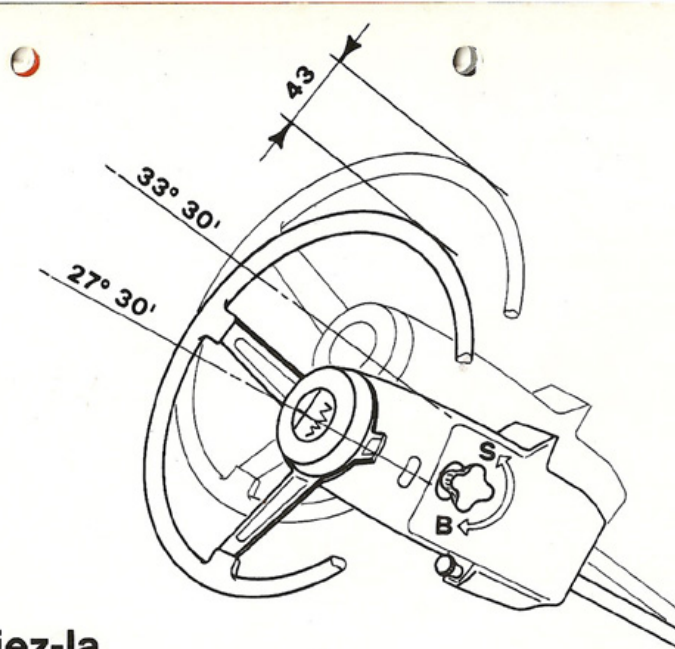




Belle et solide

La ligne de l'Alfasud Sprint plaît au premier regard: son allure générale bien sûr, mais surtout les solutions techniques et esthétiques indissociées pour mieux atteindre les exigences de l'automobiliste sportif d'aujourd'hui. La mécanique Alfasud, avec le classique moteur à cylindres opposés, son homogénéité verticale et longitudinale, semble née pour revêtir un habit de coupé. Lignes nerveuses et fuyantes, arrière haut et tronqué: c'est la coupe de l'Alfasud Sprint, accentuée par les spoilers aérodynamiques à l'avant et à l'arrière. L'inclinaison de la lunette arrière contribue à alléger la silhouette arrière de la voiture sans nuire à la générosité de l'espace intérieur. Les vastes glaces latérales légèrement bombées accroissent l'habitabilité et portent la surface vitrée à un total de 2,57 m². Inhabituel dans un coupé: les glaces arrières peuvent se baisser.

La ligne sportive de l'Alfasud Sprint est encore soulignée par l'harmonie des éléments extérieurs d'une élégance sobre: phares à iodes de forme ronde, feux arrière regroupés dans un unique groupe optique de structure horizontale, coupant la ligne montante de l'arrière, pare-chocs bien dimensionnés et protégés par un joint en caoutchouc. Toutes les solutions esthétiques de l'Alfasud Sprint s'appuient sur la solidité: la coque est robuste et répond au critère de la déformation progressive et contrôlée. L'Alfasud Sprint est belle et solide.



Appréciez-la au volant

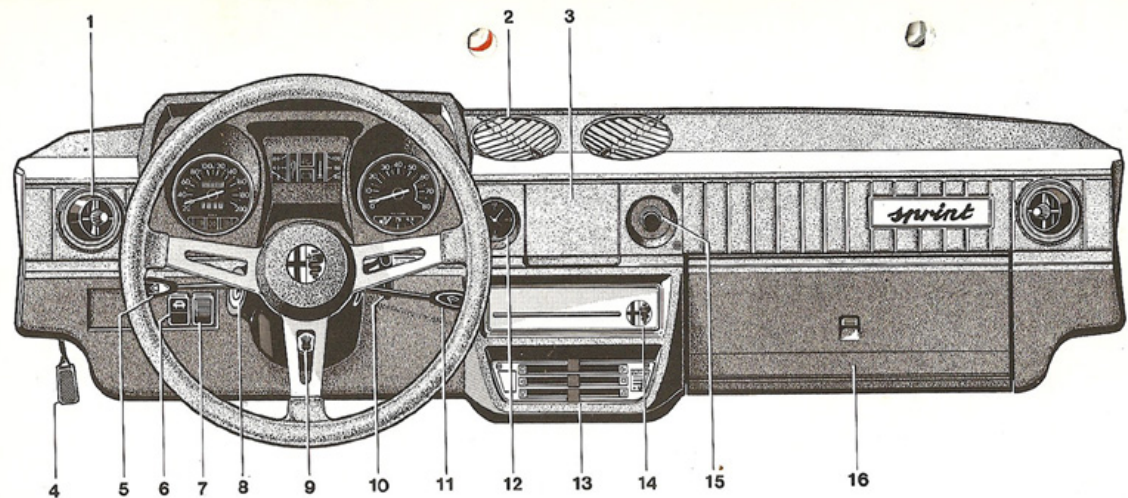
La sportivité de l'Alfasud Sprint peut se résumer dans ces quelques données: 1286 cm³, puissance max 87 CV SAE (76 DIN), couple max 12,1 kgm SAE, vitesse max 165 km/h, le km départ arrêté parcouru en 34,6 secondes. En même temps, l'Alfasud Sprint ne consomme que 6,6 litres aux 100 km, à 90 km/h, 8,7 litres à 120 km/h et 10 litres sur parcours urbain.

Les chevaux disponibles aux bas et moyens régimes ont une caractéristique de plus en plus recherchée. Elle améliore les accélérations et l'élasticité du moteur. L'Alfasud Sprint dispose de 60 chevaux SAE à 3500 tours et possède des reprises surprenantes quel que soit le régime et la vitesse. Le volant est réglable, toutes les commandes sont groupées à portée de main. Le tableau de bord, recouvert de matière souple anti-choc et anti-reflet, regroupe les instruments: compte-tours

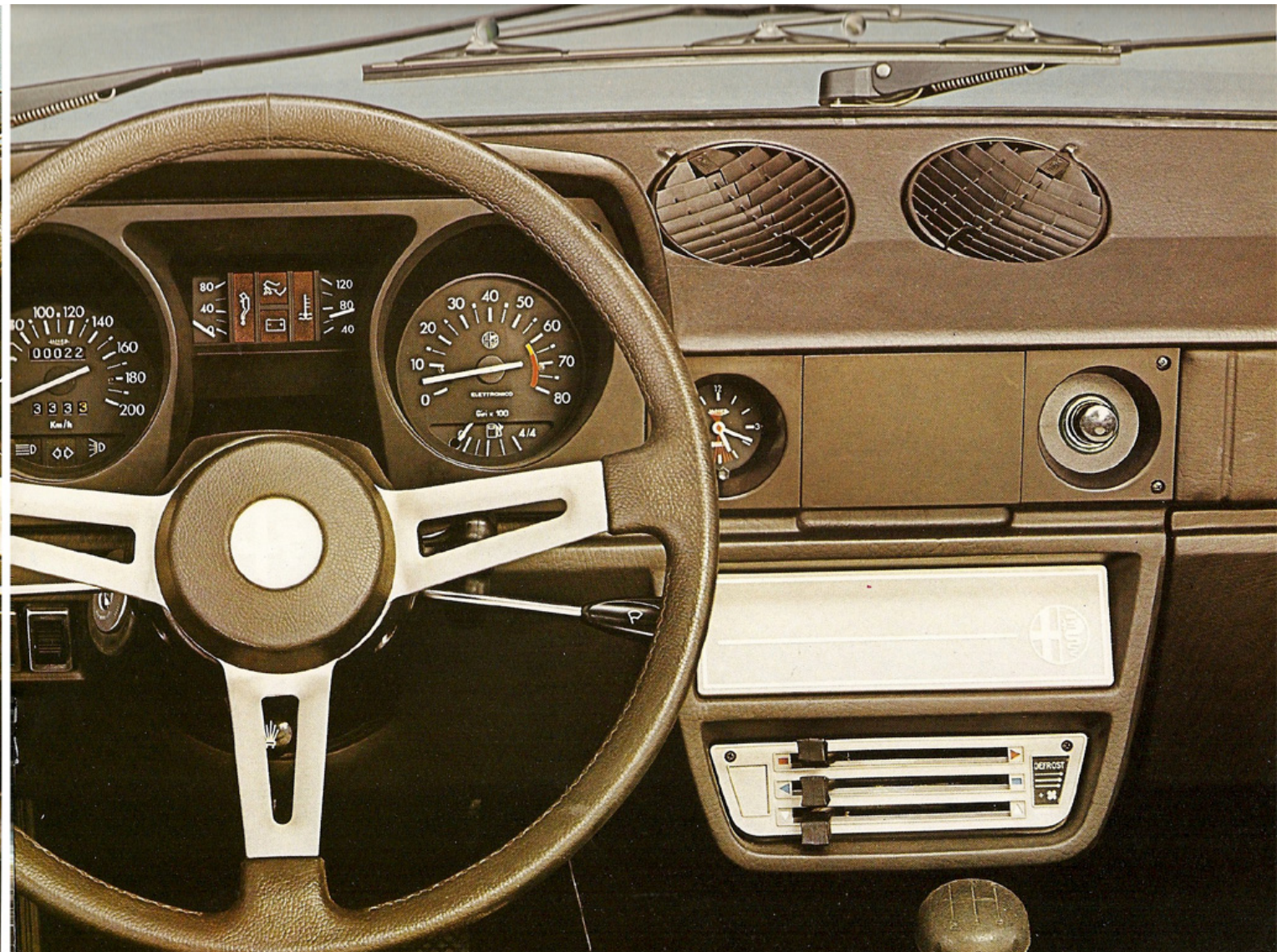
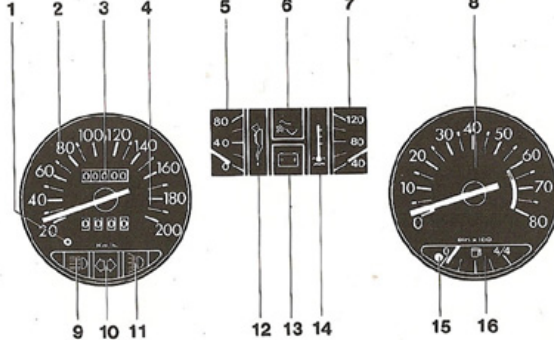
électronique, compteur kilométrique totalisateur et journalier, tachimètre, manomètre de pression d'huile, thermomètre d'eau, indicateur de niveau carburant; les témoins lumineux (starter et niveau liquide de frein, pression d'huile, générateur, température d'eau, feux de position et route, clignotant de direction, réserve carburant). Et des commandes (rhéostat éclairage du cadran, poussoir lunette dégivrante et témoin, mise à zéro du compteur kilométrique journalier, climatisation et quatre bouches d'aération orientables).

Toutes les commandes électriques sont à portée de main sans avoir à lâcher le volant, à l'aide de deux leviers. L'un commande l'éclairage et la signalisation, l'autre l'avertisseur sonore, l'essuie-glace deux vitesses, le ventilateur deux vitesses, le lave-glace.





- 1) Bouches d'aération naturelle
- 2) Outils de désembuage pare-brise
- 3) Cendrier
- 4) Ouverture du capot moteur
- 5) Eclairage tableau de bord, feux, clignotement et indicateurs de direction
- 6) Mise en circuit lunette antibuée avec témoin
- 7) Intensité éclairage tableau de bord
- 8) Contacteur de démarrage et antiviol
- 9) Starter
- 10) Réglage hauteur du volant
- 11) Essuie-glace, ventilateur et avertisseur
- 12) Montre
- 13) Climatisation
- 14) Emplacement autoradio
- 15) Allume-cigarettes
- 16) Boîte à gants





Un coupé pour la famille

Dessiné pour être Sprint, le coupé Alfasud offre cinq vraies places. Une telle habitabilité ne se retrouve que sur des voitures de cylindrées supérieures. Sur une longueur de 4,019 m, l'espace réservé à l'habitacle (passagers et bagages) est de 2,9 m. En comparant l'Alfasud Sprint aux voitures de mêmes dimensions, son volume intérieur est étonnant.

Le volant réglable, le coulissement aisé des sièges

avant rabattables facilitent encore l'accès aux places avant et arrière. C'est rare dans un coupé: il y a beaucoup de place pour les jambes. Entre les sièges, la distance atteint 44 cm.

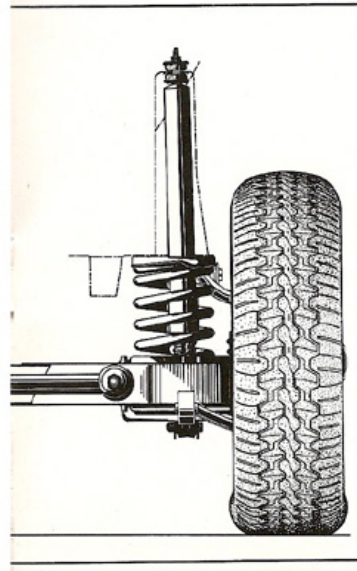
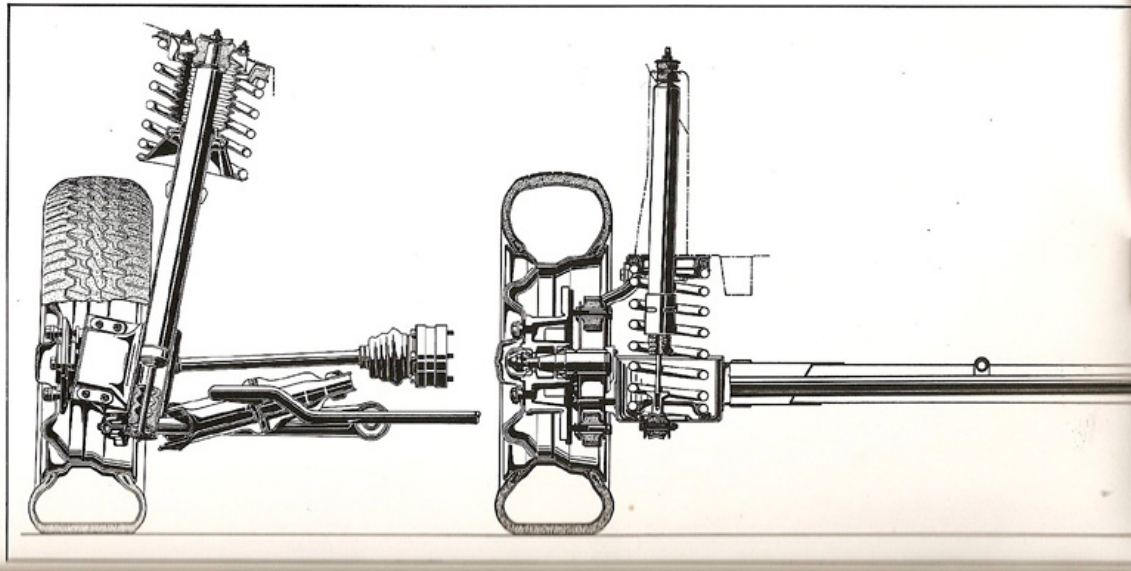
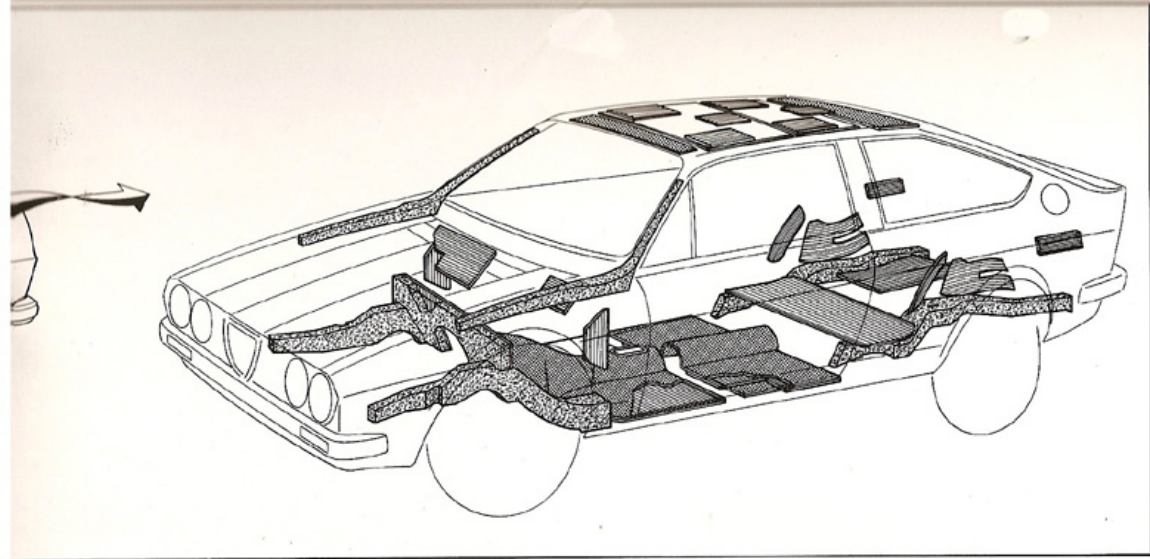
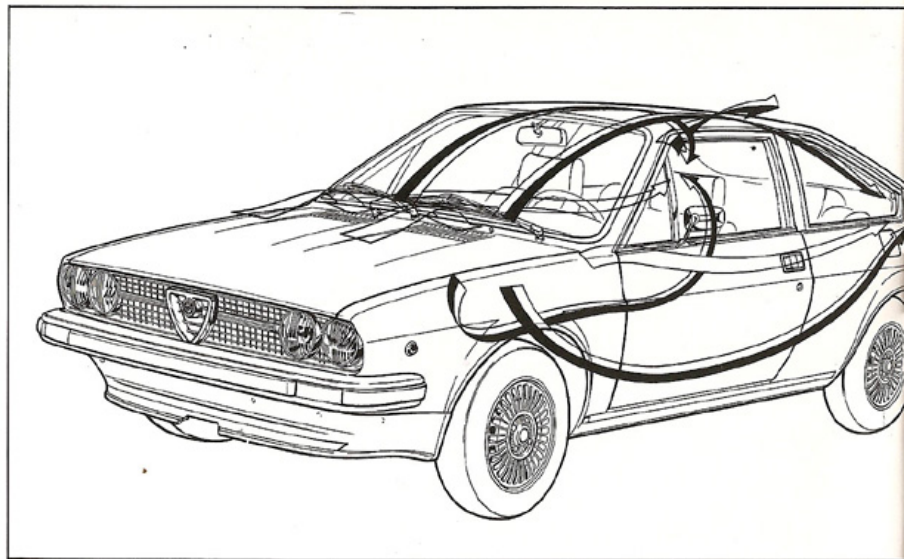
Le coffre est d'un volume inhabituel dans un coupé (325 dmc), et conçu pour la disposition la plus rationnelle des bagages indispensables aux longs voyages. Extérieurement, le style compact de la voiture ne laisse pas apparaître un tel volume dis-

ponible. On accède facilement au coffre par une large troisième porte englobant la lunette arrière. A l'intérieur de l'Alfasud Sprint, le conducteur se sent à l'aise, détendu. Au frais l'été, au chaud l'hiver. Dans un grand silence de fonctionnement, toutes les commandes groupées à portée de main, une visibilité totale s'offrant à lui. Comme dans toutes les Alfa, le confort est un élément important pour la sécurité. Les sièges de l'Alfasud Sprint sont revêtus de drap écossais sur la partie cen-



trale d'appui, et de texalfa sur les bandes latérales. Sur le tableau de bord sont placés cendrier, allume-cigarettes, montre, vide-poches éclairé, emplacement de radio. Deux vide-poches sur le tunnel central complètent le confort intérieur luxueux. Les revêtements des portes, du pavillon, des montants, du plancher donnent à l'ensemble un ton d'élégance sobre.

*Alfasud
Sprint* 



Climatisation

La climatisation de l'Alfasud Sprint est étudiée pour procurer le plus grand confort quels que soient la vitesse et le climat. Le prélèvement de l'air frais se fait à la base du parebrise, loin du sol. L'air est introduit dans une cuvette d'alimentation isolée du moteur et passe dans l'habitacle par deux circuits indépendants. Le premier fournit l'air frais par deux diffuseurs orientables situés aux extrémités du tableau de bord. Le second, véritable installation de climatisation, fournit l'air à température et à débit réglables. Le volume d'air est augmenté éventuellement par le ventilateur deux vitesses. L'air est chassé vers l'extérieur par des fentes sur les montants arrière.

Insonorisation

Dans l'Alfasud Sprint les bruits sont éliminés au niveau des supports des organes mécaniques. Les longerons avant et arrière, les encastresments du diaphragme avant et les montants avant sont remplis de mousse pour absorber les vibrations. Les supports du groupe propulseur, de

la direction, des suspensions et du tube d'échappement sont dotés d'éléments élastiques. A l'extérieur, les surfaces susceptibles de vibrations, en particulier le plancher et les passages de roues sont recouverts de produits anti-bruit. Sous les panneaux et les capitonnages, des couches de matière anti-choc et isolante assurent une parfaite insonorisation de l'habitacle.

La suspension et la tenue de route

La traction avant, l'harmonieuse répartition des poids et la largeur de la voie: ces facteurs contribuent à la tenue de route. Mais la suspension est déterminante. Antérieurement, c'est le système McPherson à roues indépendantes, réalisé avec des structures simples et peu encombrantes.

Les suspensions arrière de l'Alfasud Sprint garantissent l'appui constant et total des deux bandes de roulement au sol. L'ancrage longitudinal de l'essieu est assuré par deux tirants de chaque côté. Leur disposition limite le soulèvement de l'arrière de la voiture lors des freinages.

Un classique de la mécanique

Le moteur de l'Alfasud est un quatre cylindres opposés, il est l'aboutissement de la technique automobile. Ses exceptionnelles qualités ont été confirmées dans la course et les essais du trophée Alfasud, puis sur la route par des centaines de milliers d'automobilistes.

Structure générale du moteur. Le bloc cylindres en une seule pièce est en fonte spéciale à haute résistance. Par rapport aux moteurs opposés de type traditionnel, le moteur «monobloc» présente des avantages de grande importance:

- absence de réunion entre les deux blocs moteur, éliminant ainsi les risques de fuite de lubrifiant
- manutention facilitée des organes de fonctionnement, même si le moteur est en place sur la voiture
- réduction du poids total de l'élément.

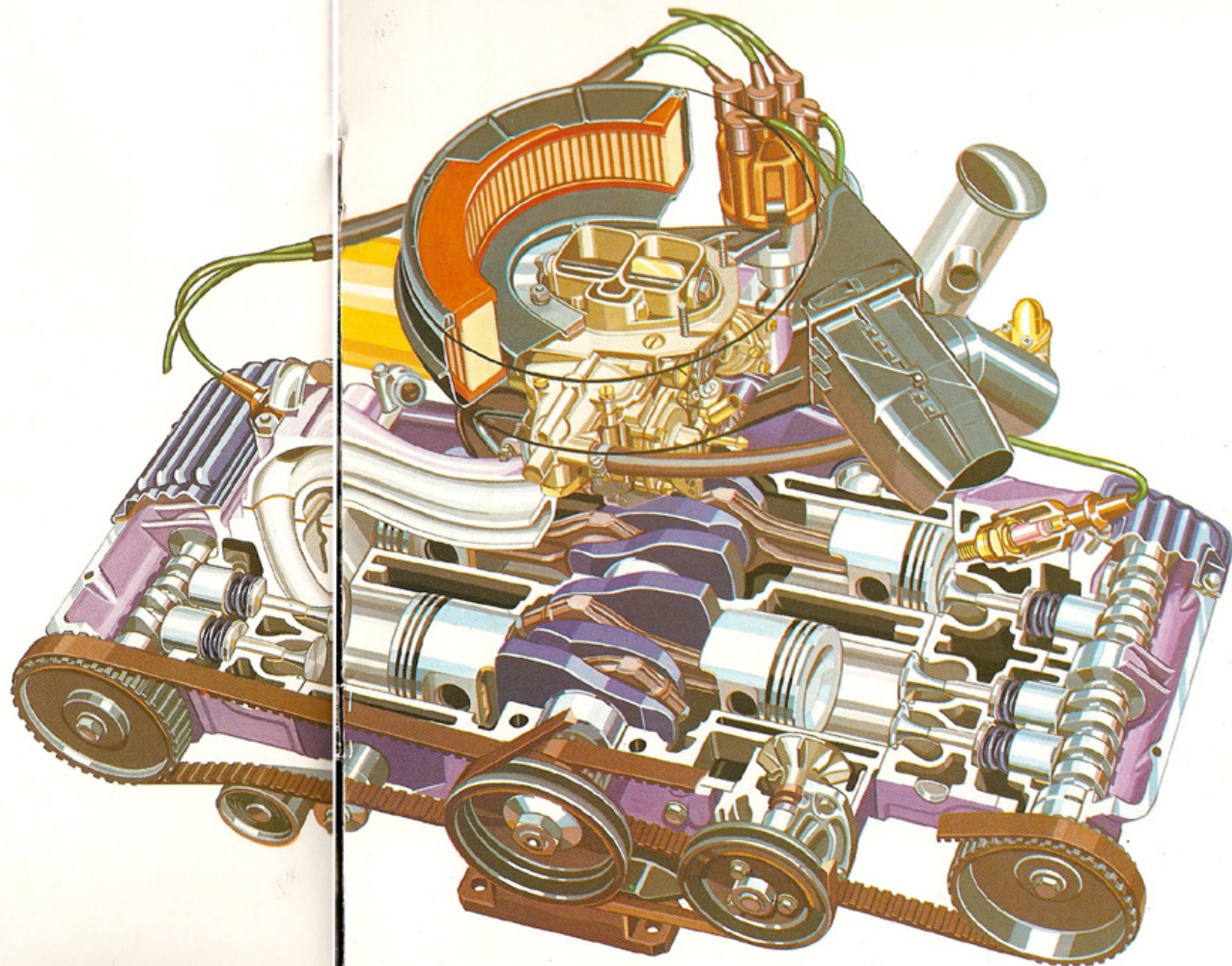
A l'arrière, le bloc moteur est fermé par un couvercle en alliage léger sur lequel sont groupés les principaux organes auxiliaires: pompe, filtre et bouchon d'huile, distributeur d'allumage, pompe d'alimentation, démarreur, commande hydraulique d'embrayage. Les chambres de combustion font partiellement corps avec la partie supérieure des pistons, permettant ainsi un encombrement axial

minimum. La distribution est commandée par deux arbres à cames en tête actionnés par des courroies crantées, silencieuses et de longue durée. Le réglage des soupapes est très précis: une seule vis à tourner, très accessible.

Alimentation, lubrification et refroidissement. Le moteur est alimenté par un carburateur double corps vertical, inversé, à diffuseur fixe. Le carburateur est muni d'un filtre à air à sec, avec prise dynamique d'été, prise d'air chaud pour l'hiver, et avec soupape de réglage thermostatique. Le collecteur d'alimentation est réchauffé par le liquide de refroidissement provenant des culasses. On empêche ainsi la tendance à la condensation du mélange.

La lubrification est sous pression par pompe à rotors; la forme du carter assure l'admission de l'huile même au niveau minimum. Le filtre à huile, à débit total et à cartouche intégrale, est d'un accès facile. Son remplacement est prévu tous les 10.000 kms, sans avoir à utiliser de clés.

Le liquide de refroidissement en circuit fermé est mis en circulation par une pompe centrifuge actionnée par une courroie trapézoïdale. Un système de thermostats règle l'enclenchement du ventilateur électrique, et la circulation de l'eau du moteur.



Economie sans renoncement

L'Alfasud Sprint parcourt, à 90 km/h, 15 km avec un litre de carburant. Cet excellent résultat est dû à la pénétration aérodynamique, au bon rapport poids/puissance, aux valeurs de couple favorables. Et surtout à la cinquième vitesse, une caractéristique de toutes les Alfa Romeo. Elle permet aussi un usage plus rationnel du moteur au régime le plus approprié.

La longévité d'une voiture dépend de la façon dont elle est conduite. Cependant toutes les possibilités d'une longue vie devraient exister. C'est le cas de l'Alfasud Sprint: sa robustesse tient à la perfection de sa conception, à la qualité des matériaux, à la parfaite adaptation des structures aux performances.

Robuste et facile à réparer

On dit déjà de l'Alfasud qu'elle « ignore le mécanicien »: elle est robuste et nécessitant peu d'entretien. En plus de la robustesse, la rationalité et la simplicité du moteur sont également un facteur d'économie. Sur l'Alfasud Sprint l'accès total aux organes mécaniques facilite les contrôles et les révisions, en réduisant les temps des opérations. L'Alfasud va rarement à l'atelier, et elle n'y reste pas longtemps.



Sécurité: c'est tout Alfa Romeo

L'Alfasud Sprint dispose d'une réserve de puissance, d'une tenue de route et d'un freinage, que chacun peut apprécier immédiatement au volant. L'Alfasud Sprint possède aussi ces qualités de silence et de stabilité qui ont une si grande part dans la sécurité psychologique du conducteur.

Sécurité préventive

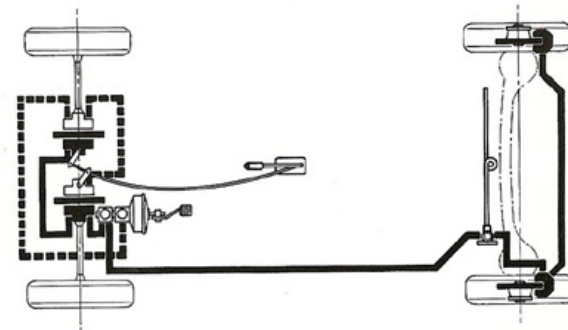
1. Freins avant et arrière à disque. Double circuit hydraulique agissant séparément sur les freins avant/arrière et sur les freins avant.
2. Récupération automatique de l'usure des plaquettes de freins.
3. Répartiteur de freinage sur l'essieu arrière agissant en fonction de la charge de manière à empêcher le blocage des roues.
4. Frein de secours et de stationnement agissant sur les plaquettes des freins avant: l'essieu avant étant normalement le plus chargé, on a ainsi de plus grandes garanties de sécurité.
5. Indicateur du niveau liquide freins signalant tout incident du circuit hydraulique des freins.
6. Pneumatiques radiaux de grande adhérence sur tout type de surface routière et dans n'importe quelles conditions météorologiques.
7. Toutes les commandes des services électriques sont groupées sur la colonne de direction d'accès facile sans avoir à lâcher le volant.
8. La commande du changement de vitesses et le levier du frein à main sont disposés de façon à garantir le meilleur accès et protection.

9. Volant réglable pour contribuer à la meilleure position du conducteur et ainsi réduire la fatigue de conduite.

10. Ouverture du capot moteur dans le sens contraire de la marche.

11. Grandes surfaces vitrées. Ligne du capot moteur fuyante assurant une grande visibilité. Visibilité latérale améliorée par la ligne basse de la ceinture de caisse.

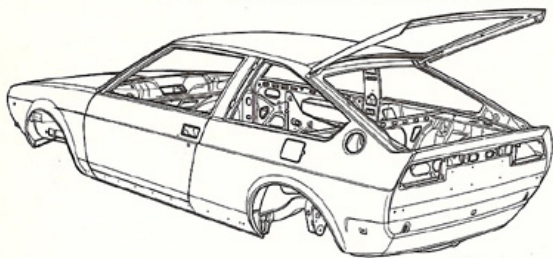
12. Miroir rétroviseur extérieur.



L'Alfasud Sprint recueille le fruit de toutes les découvertes de la technique, elle tient compte des normes de sécurité, mais surtout de par sa structure, sa résistance et sa puissance disponible, elle offre cette sécurité qu'aucune norme ne peut prescrire.

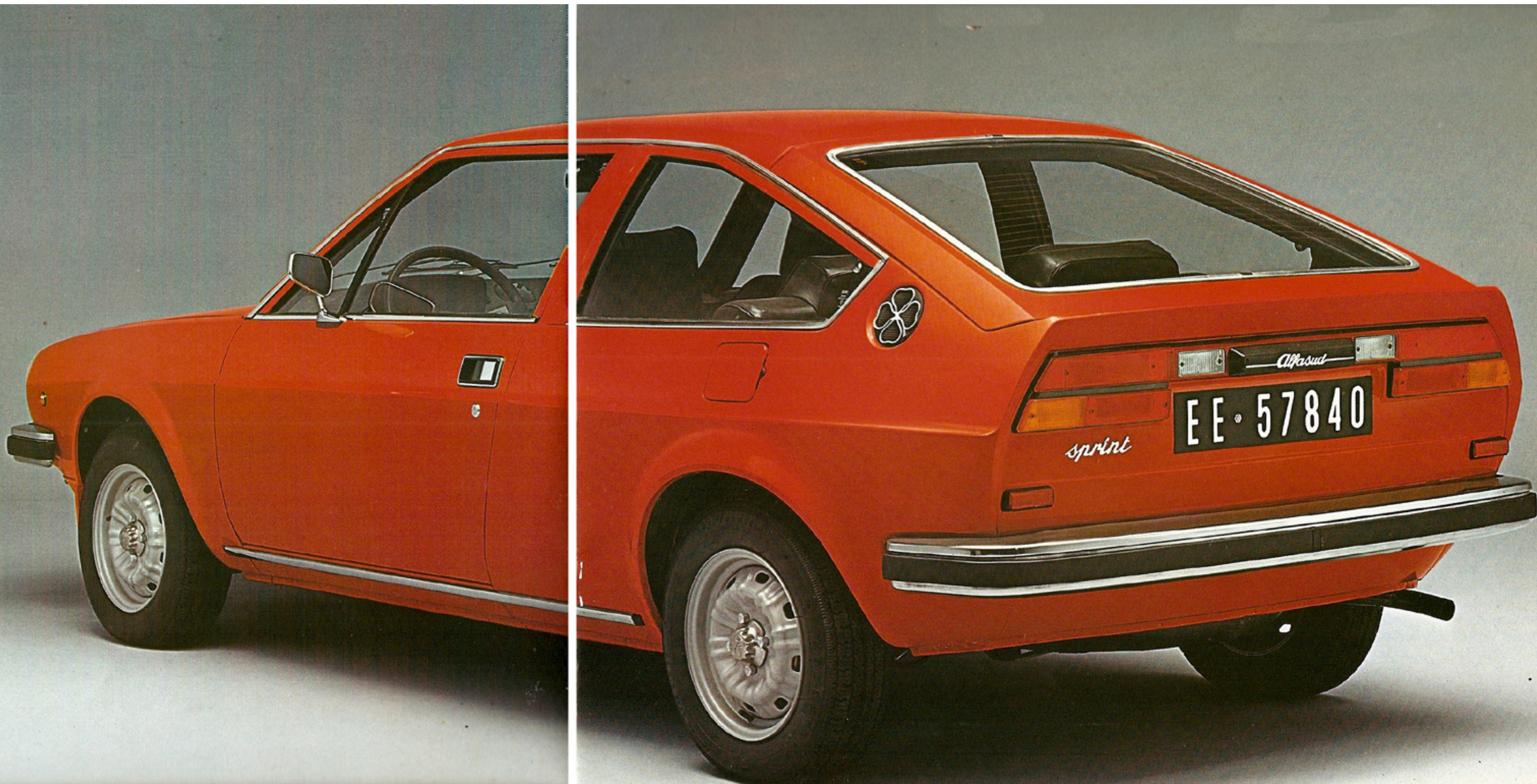
Sécurité de protection

1. Structure de l'habitacle résistant à des charges élevées longitudinales et transversales, pour assurer la plus grande protection des passagers.
2. Structures avant et arrière à déformation différenciée capable d'absorber progressivement les chocs, et habitacle rigide.
3. Serrures de portes du type tridimensionnel de



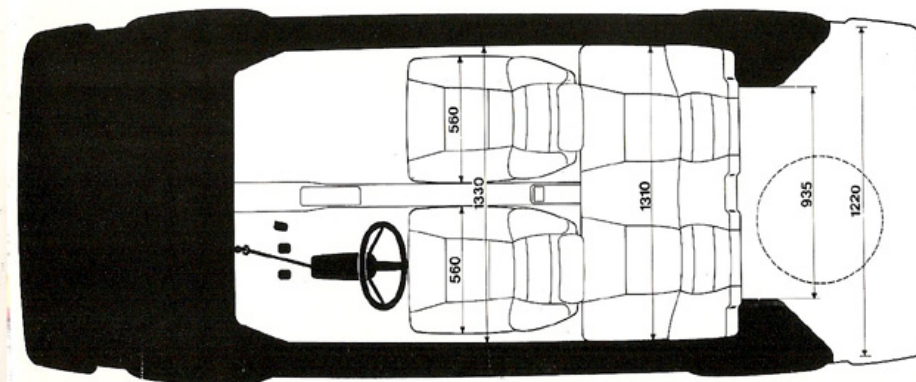
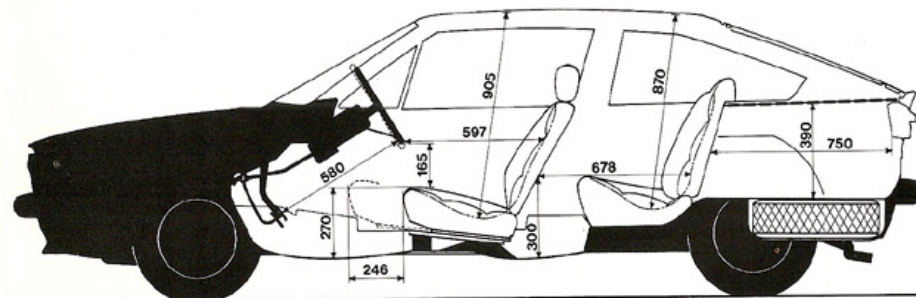
grande robustesse.

4. Parebrise du type stratifié, sécurité supplémentaire en cas de choc.
5. Réservoir d'essence situé devant l'essieu arrière, sous le plancher, protégé de tous chocs.
6. Colonne de direction en deux parties avec des cadrans de jonction. La partie reliée au pignon de commande de la boîte est courbée pour assurer une plus grande déformation en cas de choc.
7. Volant en forme de calice à trois branches en acier avec une grande capacité d'absorption de chocs éventuels.
8. Tableau de bord capitonné.
9. Miroir rétroviseur intérieur avec dispositif nuit/jour.



Caractéristiques techniques

Cylindres	4 opposés
Alésage	mm 80
Course	mm 64
Cylindrée	cc 1286
Puissance CV-SAE tours/mn	87/6000 (kw 64)
Puissance CV-DIN tours/mn	76/6000 (kw 55,9)
Couple max kgm SAE tours/mn	12,1/3500 (Nm 118,7)
Couple max kgm DIN tours/mn	10,5/3500 (Nm 102,9)
Empattement	m 2,45
Voie avant	m 1,38
Voie arrière	m 1,35
Longueur maximum	m 4,02
Largeur maximum	m 1,61
Hauteur max (voiture à vide)	m 1,30
Poids en état de marche	kg 890
Vitesse maximum km/h	165
Pneumatiques	165/70 SR x 13
Nombre de places	5
Installation électrique	volt 12
Capacité réservoir	50 litres



Carburateur: 1 carburateur à double corps inversé.

Distribution: à soupapes en tête, parallèles entre elles, commandées directement par un arbre à cames par culasse qui agissent par l'interposition de poussoirs à bain d'huile. Soupapes d'échappement traitées sur la surface en contact avec le siège.

Allumage: bougies Lodge-Spica.

Installation électrique: alternateur.

Dispositif de refroidissement: radiateur à eau, ventilateur électrique avec commande thermostatique.

Embrayage: monodisque à sec avec ressort à diaphragme - dispositif à action progressive. Commande hydraulique.

Boîte/Différentiel: à 5 vitesses synchronisées type Porsche + M.A.

Commande à levier type « cloche ».

Couple conique du type hypoïde.

Suspension avant: à roues indépendantes, type McPherson, avec bras et tirants inférieurs, guide télescopique vertical et barre stabilisatrice anti-roulis. Élément élastique constitué par ressorts hélicoïdaux coaxiaux au guide télescopique. Amortisseurs hydrauliques à double effet.

Suspension arrière: à essieu rigide guidé longitudinalement par deux tirants par côté disposés suivant un parallélogramme de Watt et transversalement par barre Panhard. Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques à double effet.

Direction: type à crémaillère. Colonne en deux parties et joints cardan de connection.

Freins: à disque sur les 4 roues à double circuit et répartiteur de freinage sur les freins des roues arrière. Servo-frein à dépression. Frein à main indépendant, qui agit sur les plaquettes avant du frein de service.

Les renseignements fournis, descriptions et illustrations sont données à titre indicatif et les réalisations peuvent présenter des différences même pour des exigences de fabrication. Alfa Romeo se réserve à tout moment d'apporter des modifications aux véhicules de sa production. Parmi les accessoires mentionnés sur le dépliant certains sont optionnels. Voir liste complète sur le tarif prix.
Printed in Italy. Ripalte. 772 L 453.