

Op het forum zijn diverse rubrieken te vinden welke vrijwel dagelijks worden aangevuld. Een aantal rubrieken op het forum zijn enkel en alleen toegankelijk voor geregistreerde, van en voor liefhebbers! Echter iedereen die Alfetta - georiënteerd is, is van harte welkom om te registreren.

Registreren kan met een NL- emailadres. Indien men de voorkeur heeft voor ander emailadres kan altijd contact worden opgenomen met de forumbeheerder middels admi@alfetta-transaxle.nl. Een en ander heeft te maken met de hoeveelheid spam die binnenkomt via niet NL-email adressen. Hopende op begrip hiervoor.

Goed om te weten is dat de mailbox bijna dagelijks wordt gelezen.

Techniek:

De motor:

Alfa Romeo DOHC motors zijn sterke karakteristieke blokken met voortreffelijke prestaties. Ontwikkeld in de jaren 50 en 30 jaar later nog steeds een uitstekend ontwerp. Ze kunnen veel hebben mits men de tijd neemt om de zeven liter olie en acht liter koelvloeistof rustig op te warmen alvorens het volle vermogen te benutten. De blokken zijn volledig in aluminium uitgevoerd met twee boven liggende nokkenassen welke via stoterbussen direct worden bediend door de kleppen, klepspelings wordt gesteld middels klepstelplaatjes. Lichtmetalen zuigers lopen in gietijzeren "natte" cilinderbussen. De uitlaatkleppen zijn hol en gevuld met natrium t.b.v. een



betere koeling. De motor is door een dubbele ketting aangedreven, deze distributieketting geeft iets meer mechanisch geluid maar is een oerdegelijk concept. De smering wordt verzorgd door de tandwielpompe welke zich onder in het carter bevindt. De krukas loopt in vijf hoofdlaters en draagt voorop een trillingsdemper. Twee dubbele carburateurs zorgen voor de beademing. Het 1.8 liter blok levert 122pk/167Nm bij 5300 toeren en een topsnelheid van 182km/h. Ook is 1.6 en 2.0 liter motor uitgebracht voor de Alfetta' s.

De in 1980 uitgebrachte GTV6 is uitgerust met een uit aluminium opgetrokken V6 2.5 liter motor, ontworpen door Ing. Giuseppe Busso. Een werkelijk subliem motorblok met een zeer karakteristiek motorgeluid. Aangedreven door een getande riem en twee bovenliggende nokkenassen, via tuimelaars bediende kleppen en L-jetronic brandstof injectie goed voor een vermogen van 160pk en 220Nm bij 4000 toeren. De topsnelheid is 190km/h. Dit maakt de GTV6 tot een paar mans Ferrari.

De versnellingsbak:

De gesynchroniseerde versnellingsbak met 5 versnellingen en 1 achteruit ligt achterin en is compleet opgebouwd met koppeling en differentieel. De synchromesh ring van de tweede versnelling is nogal slijtagegevoelig. Debet hieraan is de lange verbinding tussen versnellingspook en versnellingsbak.