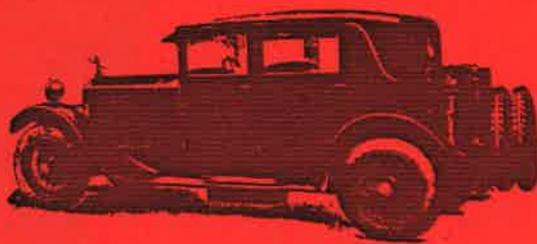




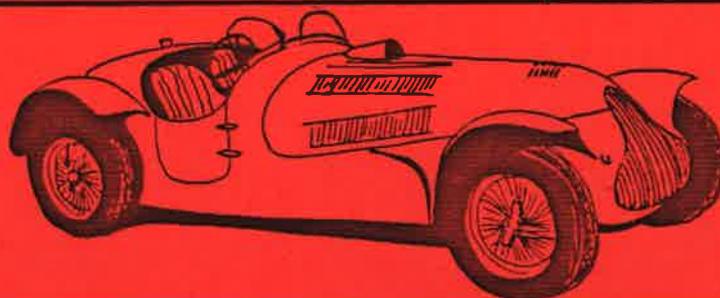
# Registre Suisse

BULLETIN N° 1 SEPTEMBRE 1982

**Automobil-Ausstellung  
der schweizer Markenclub's**



LENZBURG 24. 25. 26. 9. 82



REGISTRE SUISSE ALFA-ROMEO

Adresse : Registre suisse Alfa-Romeo  
Case postale 196  
1000 LAUSANNE 12

Téléphone : 021/ 56'23'56 (heures de bureau)

COMITE :

Président : Jean-D. JORNAYVAZ                    Ø 021/ 56'23'56 (bureau)  
Case postale 23  
1812 R I V A Z

Vice-président : Antoine KOHLER  
Chemin du Devin 76  
1012 L A U S A N N E    Ø 021/32'30'80 (privé)

Secrétaire : Christiane HUMBERSET  
Au Prey  
1607 G R A N G E S /    Ø 021/56'48'69 (privé)  
Veveyse

Caissier : Stojan ZORN  
Case postale  
2746 C R E M I N E S    Ø 032/93'96'85 (privé)

Commission technique : Ulrich HOFER  
Garage du Casino  
Rue Haldimand 10  
1400 Y V E R D O N    Ø 024/ 21'13'35 (bureau)

Relations extérieures : Martino MIOLA  
Rte Cantonale 112  
1025 S T . - S U L P I C E    Ø 021/ 35'99'62 (bureau)

Membre adjoint : Gilbert TIERCY  
Fleurettes 16  
1400 Y V E R D O N    Ø 024/24'28'56 (privé)

Délégué canton du Valais : Hubert de ROTHEN  
Pré-Fleuri 9  
1950 S I O N                    Ø 027/ 23'58'78 (bureau)

Délégué nord de la Suisse: Axel MARX  
Unt. Wenkenhofstrasse 20  
4125 R I E H E N                Ø 061/67'50'27 (privé)

REGISTRE SUISSE ALFA-ROMEO

Voitures recensées à ce jour et en état de rouler :

Série Giulietta : de la berline ti à la Sprint Zagato :	25 véhicules
Série Giulia : de la berline TI aux GTA 1300 + 1600 et GTZ 1 :	17 véhicules
Série 1900 : de la berline aux carrosseries spéciales(Ghia, Zagato, Touring et Jeep MATTA) :	22 véhicules
Série 2000 : coupés et cabriolets :	6 véhicules
Série 2600 : coupés, cabriolets et Zagato:	12 véhicules
Série 6C 2500 : de la berline aux carrosseries spéciales (Touring, Pinin Farina, etc):	8 véhicules
autres modèles : (2300, 2900)	2 véhicules
<b>Total des voitures recensées à ce jour et en état de rouler :</b>	<b><u>95 véhicules</u></b>

Total des voitures recensées à ce jour, y compris celles en restauration :

136 véhicules

Membres actifs et intéressés à ce jour :

116 personnes

Les membres du comité sont à la disposition des membres du Registre suisse Alfa-Romeo tant au point de vue conseils sur un achat que pour le respect de l'état d'origine lors d'une restauration.

---

## BILLET DU PRESIDENT

Chers Membres du Registre Suisse Alfa-Romeo,  
Chers Intéressés,

Moins de 10 mois se sont écoulés depuis la séance de constitution de notre Registre, et grâce à ce bulletin no 1 votre comité s'adresse à plus de 115 personnes recensées à ce jour.

Il y a trois ans environ, de nombreux contacts ont été pris avec des passionnés de la marque au trèfle à quatre feuilles ainsi qu'avec des professionnels de l'automobile en général. Les voitures classiques, anglaises surtout, ont toutes leur club. Rien de similaire n'existait donc pour Alfa-Romeo. Raison pour laquelle Monsieur KOHLER et moi avons décidé de réunir les intéressés et propriétaires d'anciennes ou classiques automobiles de la marque. De nombreux contacts ont également eu lieu avec l'étranger (Italie, France, Angleterre, ...) et avec la presse spécialisée de notre pays.

Une convocation a été adressée à plus de cinquante personnes pour une première rencontre. Nous nous sommes retrouvés 21 le dimanche 8 novembre 1981 à PUIDOUX, date historique pour le Registre Suisse Alfa-Romeo. Un comité provisoire a été formé, avec l'objectif de recruter le plus grand nombre de membres possibles dans le délai d'une année. L'intérêt de tous a été tel, qu'il fut décidé de se constituer définitivement à fin juin 1982.

Notre première assemblée générale a eu lieu le samedi 26 juin 1982, à PUIDOUX (Vaud). Les statuts furent adoptés à cette occasion, et un comité définitif de 7 membres a été élu.

Je remercie ici chacun pour l'intérêt marqué porté à notre Registre. Le nombre de téléphones et le courrier abondant, ainsi que votre participation à notre dernière sortie de MORAT en sont des preuves évidentes.

Je vous encourage vivement, pour l'avenir, à manifester votre appui en venant nombreux à nos sorties, en nous faisant part de vos remarques et de vos expériences, de vos désirs et de vos suggestions. Le dynamisme de tous est la plus sûre garantie de la bonne marche du Registre Suisse Alfa-Romeo.

Pour conclure, je tiens à remercier encore les membres du comité provisoire, comité qui a fonctionné jusqu'au 26 juin 1982, à savoir : Messieurs Antoine KOHLER pour tous les contacts qu'il a établis tant en Suisse qu'à l'étranger, Martino MIOLA pour son aide à l'élaboration de nos statuts et à la structure générale de notre société, Ulrich HOFER pour son enthousiasme sans égal et ses conseils de professionnel de l'automobile, ainsi qu'à Madame Christiane HUMBERSET pour toute la correspondance qu'elle vous a adressée. Un grand merci encore à Monsieur Bernard MAILLARD de la maison Alfa-Romeo, qui a assuré et assurera la liaison entre l'importateur et le Registre Suisse Alfa-Romeo.

Je me réjouis par avance de vous rencontrer lors de nos prochaines manifestations, et vous prie de croire à toute ma reconnaissance pour votre soutien, votre intérêt et votre collaboration.

Jean-J. JORNAYVAZ

Jeudi 23 septembre 1982 :

Stamm dès 19h00 (repas et discussions diverses)  
à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains,  
3280 MORAT / MURTEN

Vendredi 24, samedi 25 et dimanche 26 septembre 1982 :

Exposition des clubs de marques automobiles  
suisses à LENZBOURG AG, à la MEHRZWECKHALLE.  
Nous vous attendons tous au stand no 28, du  
Registre suisse Alfa-Romeo.

Nous attendons également des membres bénévoles  
pour aider votre comité à tenir le stand.

Samedi 16 octobre 1982 :

Visite du musée SCHLUMPF à MULHOUSE, une  
circulaire est annexée au présent bulletin.

Jeudi 28 octobre 1982 :

Stamm dès 19h00 (repas et discussions diverses)  
à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains,  
3280 MORAT / MURTEN

Jeudi 25 novembre 1982 :

Stamm dès 19h00 (repas et discussions diverses)  
à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains,  
3280 MORAT / MURTEN

Nous avons créé le stamm sur la proposition de Monsieur Charles-Ed. POCHON,  
afin de se rencontrer une fois par mois pour mieux nous connaître et échan-  
ger nos expériences concernant nos véhicules. Vos photos, clichés, films et  
documentations seront les bienvenus.

---

1.- INTRODUCTION :

L'assemblée est ouverte à 15h15 par Jean-Daniel JORNAYVAZ qui souhaite la bienvenue à cette occasion. Il salue la présence de Monsieur Bernard MAILLARD, chef de zone de la maison Alfa-Romeo.

La parole est donnée à Monsieur MAILLARD : "La maison Alfa-Romeo se fait un grand plaisir de saluer la fondation du Registre suisse Alfa-Romeo. Nous avons transmis votre dossier à la maison-mère à MILAN, qui vous souhaite un plein succès."

2.- RAPPORT D'ACTIVITES :

Depuis la fondation du Registre suisse Alfa-Romeo, le 8 novembre 1981, les activités ont été fort nombreuses. La parole est donnée à Monsieur Antoine KOHLER :

"Comité provisoire : le comité provisoire s'est réuni à 5 reprises depuis le début de l'année. Les principaux sujets traités ont été les suivants : - création et élaboration des statuts, - reconnaissance du Registre par Alfa-Romeo, - organisation des manifestations, - relations extérieures, - mise à jour du Registre.

Manifestations : assemblée constitutive le 8 novembre 1981 à Puidoux, visite du comité à l'exposition RETROMOBILE le 20 janvier 1982 à Paris, participation avec 10 voitures à la journée officielle du 17 avril 1982 à Lucerne dans le cadre de l'exposition "ALFA-ROMEO GRAND PRIX DE 1914 A NOS JOURS" au Musée suisse des Transports, rencontre le 2 mai 1982 à Morat."

3.- DISCUSSION ET APPROBATION DES STATUTS :

Les statuts ont été envoyés à tous les intéressés pour examen. Ils sont acceptés après quelques modifications et compléments. Chaque membre du Registre recevra les statuts d'ici la fin de l'année 1982.

4.- ELECTION DU COMITE ET DES VERIFICATEURS :

Les membres suivants sont élus au comité : Jean-Daniel JORNAYVAZ président, Antoine KOHLER vice-président, Christiane HUMBERSET secrétaire, Ulrich HOFER président de la commission technique, Martino MIOLA responsable des relations extérieures, Gilbert TIERCY membre ajoint et Stojan ZORN caissier.

Les vérificateurs seront Messieurs Daniel DARDEL rapporteur, Heinrich RENGEL vérificateur et Milo PESCIO suppléant.

5.- FIXATION DES COTISATIONS :

Après discussion, les cotisations sont acceptées comme suit : Fr 100,-- par année pour les membres actifs, et Fr 50,-- pour les membres passifs (minimum). Pour l'année 1982, la moitié des montants ci-dessus sera encaissée auprès des membres.

6.- PROGRAMME D'ACTIVITES POUR 1982 et 1983 :

24 - 25 - 26 septembre 1982, exposition à LENZBOURG  
16 octobre 1982, visite du musée SCHLUMPF, selon circulaire annexée  
Juin 1983 : sortie de printemps et visite du musée ALFA-ROMEO à ARESE  
Automne 1983 : selon informations ultérieures.  
Janvier 1984 : deuxième assemblée générale.

Puidoux, le 26 juin 1982

Christiane HUMBERSET, secrétaire.

*C. Humberset*

## LES ALFA-ROMEO DE MESSIEURS SCHLUMPF

Après de nombreuses péripéties largement publiées par la presse et la télévision, la fameuse collection d'automobiles rassemblée par les frères SCHLUMPF a à nouveau ouvert ses portes le 10 juillet 1982.

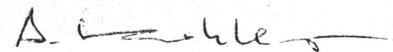
C'est sous le nom officiel "MUSEE FRANCAIS DE L'AUTOMOBILE" que les visiteurs peuvent admirer à MULHOUSE la plus fabuleuse collection d'automobiles classiques européennes.

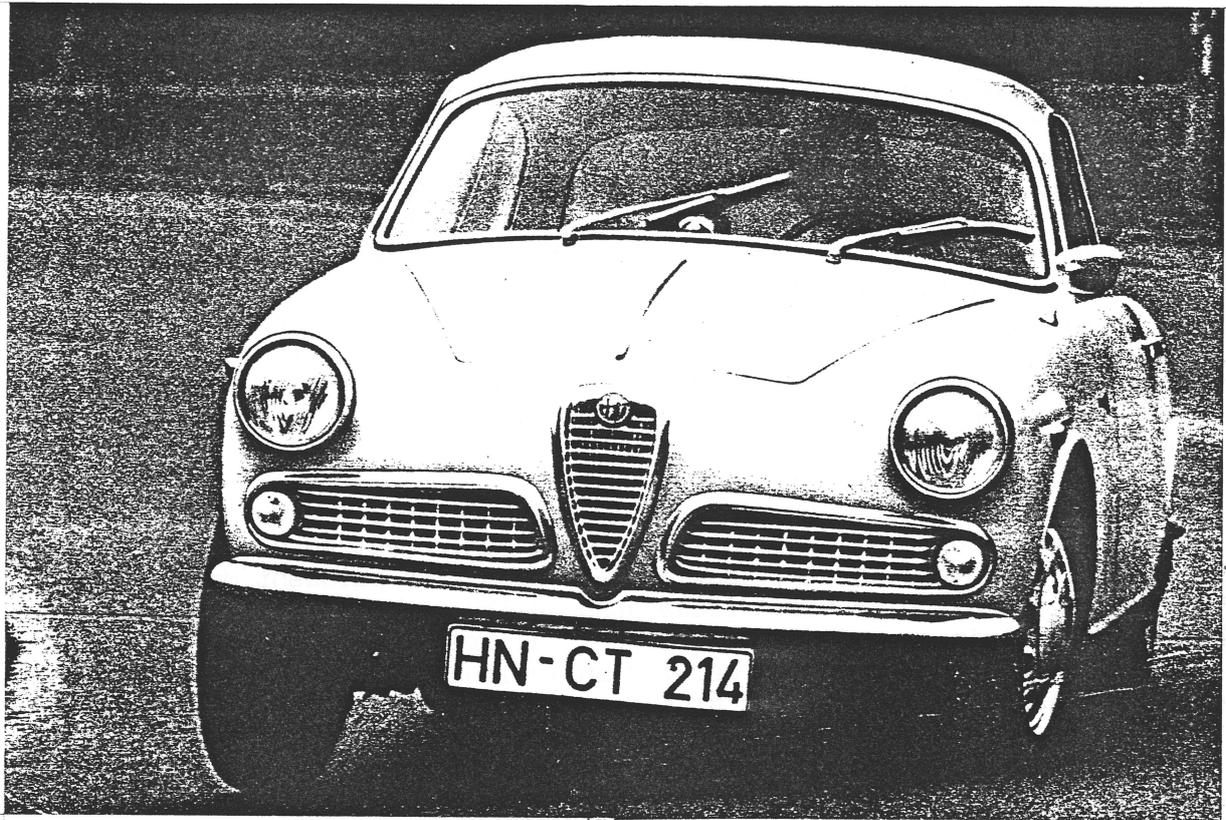
En effet, celle-ci compte 427 véhicules dont quelques marques sont particulièrement bien représentées : BUGATTI (112 pièces), FERRARI, MASERATI, ROLLS-ROYCE, et quelques ALFA-ROMEO exceptionnelles dont voici la liste :

1930	6 C	1750	compresseur	ZAGATO
1932	6 C	1750		GRABER
1934	6 C	1750	compresseur	TOURING
1939	V 12	412		MICHELOTTI
1939	8 C	2900	compresseur	GRABER
1939	8 C	2900	compresseur	-
1939	8 C	2900	8 compresseur	PININ FARINA
1953	DISCO	VOLANTE		TOURING

Ces voitures pourront être admirées lors de notre sortie du 16 octobre 1982.

Antoine KOHLER





ESSAI SUR LONGUE DISTANCE DE LA "RA" No 108

#### ALFA-ROMEO GIULIETTA SPRINT

Un petit coupé pur sang en pleine maturité - Joies simultanées de la conduite sportive et de l'emploi quotidien - Régularité, sécurité et économie d'emploi.

Les petites voitures racées à deux places suscitent des réactions diverses chez les passants qui les voient filer sous leur nez. Lorsqu'il s'agit du rutilant coupé Giulietta Sprint avec lequel la "RA" vient d'effectuer un essai sur longue distance qui s'est déroulé sur ces deux derniers mois et tout au long de quelque 7000 km, ce sont deux sentiments qui se justifient : l'enthousiasme et - on est humain ! - un brin d'envie.

Un travail de perfectionnement continu et soigné a transformé la Giulietta Sprint d'origine en une nouvelle voiture, tout autre. Différente du prototype qu'Alfa-Romeo avait présenté, il y a cinq ans au Salon de Turin, différente aussi des diverses versions que nous avons eu l'occasion de voir depuis lors. Si l'on ose recourir à une comparaison : d'une "gamine" pleine de promesses, mais de caprices également, est née une jeune Lady dans le plein épanouissement de son charme. Dans un exposé qui se veut objectif, une formule de ce genre peut sembler curieuse, mais tous les membres de l'équipe d'essai de la "RA", littéralement emballés ont dû se dominer pour ne pas céder au seul plaisir de la conduite et revenir à leur mission d'experts.

## Une combinaison rare

Ce qui nous a enthousiasmés, ce ne sont pas seulement les qualités routières de la Giulietta Sprint. De tout temps, les types Giulietta se sont signalés par leur aptitude à prendre les virages les plus difficiles à une allure qui, avec d'autres voitures non moins sûres et des pilotes aussi adroits, feraient dresser les cheveux sur la tête. Ce ne furent pas non plus les accélérations remarquables pour une 7-CV pesant 900 kg, car la Giulietta Veloce, plus rapide encore, nous avait prouvé dans d'innombrables manifestations sportives que ce moteur quasi indestructible était capable de performances encore supérieures. Que la Giulietta soit devenue une bonne voiture d'usage quotidien, les limousines à quatre portes l'ont démontré à l'envi et nous avons eu l'occasion de relever le fait au début de l'an dernier, après les avoir soumises elles aussi à un essai prolongé.

Ce qui caractérise le dernier modèle, Giulietta Sprint, lancé l'automne dernier et qui se trouve aujourd'hui en pleine production, c'est en plus des qualités mentionnées, un moteur docile, doux et cependant plus puissant de 10 ch au frein. La marche pour ainsi dire silencieuse jusqu'à 120 km/h, la finition soignée et l'aménagement plein de goût de la carrosserie, bref l'heureux mariage du caractère d'une voiture d'usage courant à celui d'un véhicule de sport qui différencie ce nouveau pur sang de ces ancêtres plus brutaux et moins policés. Il est fort difficile de tracer une limite entre la nature sportive et le côté utilitaire de la Giulietta Sprint. Voiture de sport au sens absolu du terme, elle ne l'est pas; d'un côté, il lui manque les chevaux, la pointe de vitesse et la sensibilité extrême qui distinguent les deux versions plus rapides Veloce et Sprint Speciale; en revanche, elle satisfait pleinement aux goûts et aux besoins des conducteurs sans ambitions sportives. Pourtant, elle ne saurait passer non plus pour ce véhicule uniquement courant, avec son agencement limité à deux véritables places et ses conditions d'accès aux sièges, facilité à la fois par quelque entraînement et une corpulence sans excès. Mais c'est en partie à l'absence d'une banquette arrière digne de ce nom que la Giulietta Sprint doit ses qualités routières exceptionnelles. Car comme pour tout modèle de sport ou de grand tourisme, du fait que la charge change dans des limites moins étendues, la suspension et les amortisseurs peuvent mieux être adaptés aux besoins de la tenue de route. On accepte volontiers qu'une voiture du genre de la Giulietta Sprint n'offre plus un confort idéal lorsqu'elle est occupée par quatre personnes pour de courts trajets.

Ramenée au prix du kilo ou à celui de la cylindrée, la Giulietta Sprint n'est pas une voiture bon marché; pour un même montant, on peut obtenir des limousines sensiblement plus grosses et à peine moins rapides; il est certain que cette différence de prix s'explique en partie par les chiffres de production qui, en dépit de l'essor pris par Alfa-Romeo, n'atteignent pas encore ceux des grandes firmes. Mais il y a autre chose à considérer : bien que la Giulietta Sprint ait fait l'objet de perfectionnements continuels au cours des cinq ans qui se sont écoulés depuis son lancement et qu'on ait considérablement amélioré ses particularités essentielles pour les adapter à l'usage journalier surtout, son prix de catalogue actuel est inférieur d'une centaine de francs à ce qu'il était au moment de sa mise sur le marché. Or, conformément à l'esprit de la marque, elle est restée

un vrai pur sang.

Ce que cela représente, on ne peut que difficilement l'expliquer. Essayons pourtant : comme un cheval pur sang, la Giulietta n'a dans son pedigree que de nobles antécédents et provient d'une écurie, c'est-à-dire d'une maison de haute réputation.

## Indications d'usine correctes

Les indications fournies par le constructeur sur les performances du véhicule sont d'une précision absolue, comme il est de tradition dans la maison : vitesse maximum 164 km/h (usine : 165 km/h), consommation moyenne 9,2 litres aux 100 km (usine : 9 litres), le rayon moyen de braquage de 10,5 m seulement (usine 11 m) au bord des pneus, le poids à vide de 892 kg (usine 880 kg). Ces chiffres montrent bien que le constructeur fait établir sa documentation par son bureau technique et non par son département de publicité. Une autre tradition est aussi respectée : c'est la "bonne volonté" du compteur dont l'aiguille n'hésite pas à se déplacer jusqu'au chiffre de 180 de l'échelle lorsque la voiture atteint sa vitesse maximum de 164 km/h. Depuis le 1er juin, l'avance de 10 km/h enregistrée pour la vitesse de 60 km/h prend une importance spéciale qu'il sied de noter.

Parmi les perfectionnements apportés au nouveau modèle, il y a lieu de mentionner, à part les modifications de détail indiquées par les illustrations, le silence et la douceur de marche de la voiture. Le pot d'échappement ramène le bruit à un ronronnement sourd; quant au doublage intérieur du capot et à l'emploi en abondance de matière d'insonorisation, ils freinent efficacement la transmission du bruit vers l'intérieur de la carrosserie jusque... mais nous reviendrons là-dessus plus loin. Le réglage d'ensemble du moteur constitue un petit chef-d'oeuvre : taux de compression plus élevé, modification du réglage du carburateur (bas étage plus pauvre, étage supérieur plus riche), amortisseur à huile dans la timonerie de l'accélérateur et collecteur d'échappement à tubulures séparées lui ont fourni 10 ch effectifs de plus, un ralenti excellent, une plus grande souplesse et une consommation plutôt plus faible.

La gamme Giulietta comporte sept variantes dont les prix s'échelonnent de fr. 12'000.- à fr. 21'500.-, les puissances de 53 à 100 ch et les vitesses de 140 à 200 km/h. Seule une judicieuse combinaison de quelques types élémentaires de carrosseries et de moteurs en principe identiques, mais adaptés à leurs emplois particuliers, a permis au constructeur de présenter un choix aussi étendu au regard d'une production à peine supérieure à 100 voitures par jour. En Suisse, c'est actuellement la Giulietta Sprint qui tient le rôle de premier tenor dans la vente de la marque; elle ne doit pas cette situation favorisée seulement à sa ligne parfaitement réussie, mais surtout à sa valeur d'utilisation plus sûre.

## On conduit tel qu'on est assis

Les bras presque tendus, le siège amené à la distance voulue, on tient le volant à la manière d'un conducteur sportif. Les personnes de taille souhaiteraient une vue plus dégagée vers le haut et celles de forte corpulence un écart plus grand entre le volant et les cuisses; à part cela, l'architecture intérieure ne donne lieu à aucune critique, pour autant qu'on a su "attraper le coup" pour gagner ou quitter son siège, de préférence sans porter de chapeau. Le moteur démarre toujours rapidement, mais doit, comme on l'a dit déjà, subir un réchauffage préalable. Par la suite, il tourne si bien que s'en est un vrai plaisir. A part quelques vibrations de résonance, dues à la douceur de la suspension, on pourrait souvent se croire derrière un six-cylindres, tout au moins jusque vers 4500 tr/mn; au-delà, le moteur devient plus bruyant et, dans le secteur rouge du compte-tours, donne même naissance à un véritable concert, qui, lors des longues étapes franchies à vive allure sur les autoroutes ou les routes nationales étrangères, n'est pas très plaisant. Selon nos expériences, les hauts régimes ne portent aucun préjudice au moteur; pourtant, il serait agréable de pouvoir les réduire à l'aide d'un surmultiplicateur lorsqu'on effectue de longs déplacements sur les autoroutes. L'usure, du reste, ne pourrait que s'en trouver avantageusement réduite à la longue. Tel est le seul voeu de quelque importance auquel cette voiture ne répond pas.

L'automobile pur sang possède certaines caractéristiques techniques empruntées aux rapides voitures de sport ou de course; c'est le cas de la Giulietta avec son moteur à double arbre à cames en tête plein de brio, sa boîte prévue pour de fréquents et rapides passages des vitesses, ses freins capables de répondre aux plus fortes sollicitations, la précision de guidage de ses roues, de bons sièges, la visibilité parfaite et sa direction très "directe".

Mais le vrai pur sang ne se reconnaît véritablement qu'au moment où on le conduit, parce qu'il transforme alors le déplacement en un véritable plaisir, d'autant plus grand que le pilote, homme ou femme, le maîtrise mieux. On n'entend pas nécessairement par là, marche rapide ou risquée : le pur sang obéit aux moindres mouvements du volant, au point même qu'on peut croire qu'il les pressent, devinant l'intention du conducteur. Son moteur réagit instantanément aux plus minimes déplacements de la pédale des gaz; le changement de vitesses admet les passages les plus rapides d'un rapport à l'autre; l'embrayage répond instantanément et avec décision; la suspension s'oppose à tout balancement de la carrosserie et les roues ne quittent guère le sol. Lorsque tous ces points sont exactement coordonnés, la voiture et son pilote font corps comme le cheval et son cavalier. C'est justement ce qu'offre la Giulietta Sprint. Et même si l'on ne prête guère d'attention à ces éléments, ou si par égard pour ses compagnons de route, on hésite à les mettre à profit, on en ressent néanmoins le résultat sous la forme d'une extraordinaire sécurité.

#### Maîtrise et conduite aisées

Ce qui fait de la Giulietta un pur sang moderne exemplaire, ce sont les exigences minimales qu'elle impose à son conducteur; contrairement aux voitures de sport de jadis ou aux chevaux de race, elle se révèle un engin souple, facile à conduire, qui ne demande ni des réactions excessivement rapides ni des efforts anormaux et que n'importe qui peut piloter et maîtriser selon ses capacités.

C'est ainsi qu'elle se présente en toutes circonstances. Routière agréable, elle roule sans bruit à 100 km/h, mais a également servi à des déplacements professionnels de 1200 km à moyenne très élevée quand on ne disposait que de 24 heures, y compris le temps consacré aux affaires. En quatrième, elle autorise une vitesse inférieure à 20 km/h le long des promenades puis soudain, sans changer de vitesse, atteint sans autre 140 km/h en moins d'une minute. Avec ses 153 cm de largeur, elle se faufile en maints endroits devant lesquels doivent renoncer d'autres bonnes voitures, mais plus larges. Et quand les routes et le trafic le permettent - ce qui est de plus en plus rare aujourd'hui - il n'y a qu'à laisser tourner le moteur, exploiter à fond les rapports de la boîte et savourer le plaisir d'une tenue de route inégalée. C'est la voiture qui vous permet de vous rendre avec vos enfants à la plage, d'aller chercher trois amis à la gare ou de partir pour un voyage de trois semaines avec tout ce qu'il vous faut, du smoking à l'attirail de pêche, de la robe du soir aux travaux de dame, tout cela entassé dans le compartiment arrière.

Quelles sont donc les limites à ses qualités ? En tant que grande routière, c'est le bruit qu'elle produit aux très grandes vitesses et la suspension relativement dure à la longue, car l'un comme l'autre se font sentir puissants après quelques heures de conduite rapide. Ou bien lors du dépassement des limousines de série, des américaines de 30 CV, qu'on ne peut effectuer aisément que peu après un virage. En ville, c'est peut-être le réchauffement du moteur, qui nécessite au moins une minute de fonctionnement entre 1500 et 2000 tr/mn de la mise en marche au départ effectif, davantage même par très grand froid, afin de pouvoir tourner rond et démarrer facilement. De fait, grâce au nouveau dispositif de réchauffage à réglage thermostatique, le moteur atteint sa température favorable de fonctionnement (vers 90°C au thermomètre de bord) beaucoup plus vite que ses frères sans pourtant la dépasser en montagne par les chaudes journées.

## Plaisir de changer de vitesse

Par suite de la douceur du passage d'une allure à l'autre et de l'augmentation progressive du couple jusque vers 4000 tr/mn, on sous-estime tout d'abord le pouvoir d'accélération du véhicule. Mais la vitesse avec laquelle la Giulietta Sprint accélère est mise en évidence par le tableau comparatif des mesures que la "RA" a effectuées avec la limousine TI. On peut à volonté exploiter à fond les quatre rapports de l'excellente boîte de vitesses, parfaitement et complètement synchronisée, et passer de l'un à l'autre jusqu'au-delà de 6000 tr/mn, ou au contraire rouler en prise directe en mettant à profit l'étonnante souplesse du moteur. Lorsqu'on rétrograde, il n'est pas nécessaire de pratiquer le double débrayage, quoiqu'il aide à éliminer les à-coups. Par suite de la proximité des pédales, on peut freiner et donner des gaz simultanément, "truc" qui n'a plus besoin d'être expliqué aux fanatiques de l'Alfa. La manoeuvre du levier central, court et rigide, avec sa poignée que l'on tient bien en main, prouve un véritable plaisir. C'est principalement dans les cols qu'on apprécie l'existence d'une "longue" première vitesse - qui s'étend jusqu'à plus de 50 km/h - bien qu'on n'ait pas toujours à s'en servir; d'une façon générale, le tempérament et la maniabilité de cette voiture sont particulièrement mis en valeur sur les routes de montagnes.

Ce n'est que si l'on prolonge l'usage des hauts régimes avec les rapports inférieurs qu'on arrive, sur de longs parcours, à des chiffres de consommation sensiblement supérieurs à 10 litres aux 100 km. Autrement, la Giulietta Sprint ne brûle pas plus d'essence qu'une bonne limousine courante et, comme pour tous les modèles de la marque, la consommation n'augmente que de manière insignifiante lorsque la vitesse croît. Bien entendu, ce moteur exige du supercarburant.

## Examen du mode de conduite

Si l'on analyse les remarquables aptitudes routières de ce véhicule, on est frappé tout d'abord par l'action conjuguée de la direction, de la suspension et des pneumatiques. Le volant obéit avec précision au conducteur, offrant à sa main exactement la réaction désirée; de petits chocs ne parviennent que très rarement au volant pour signaler l'état de la chaussée. Au fur et à mesure qu'on élève la vitesse dans les courbes, on constate que la voiture sous-vire et exige un braquage de plus en plus fort; au moment où l'on approche de la limite sur bonne route, si l'accélération est correctement dosée, la voiture se met progressivement à riper des quatre roues, sans décrocher ni de l'avant ni de l'arrière. Si cette manoeuvre est opérée sur une route onduleuse, on assiste à un renforcement de l'effet, par ailleurs à peine perceptible, de balancement dans le sens diagonal, et c'est alors de la route que dépend laquelle des roues perdra la première son étroit contact avec le sol. Cette limite se situe au demeurant à un niveau très élevé et, en toutes circonstances, on conserve aisément la maîtrise du véhicule. Cette "neutralité" de comportement à la limite a précisément contribué à atteindre ce summum de simplicité de conduite dans les virages. La tendance non négligeable de la carrosserie à s'incliner dans les virages n'est guère perçue par le conducteur ou le passager, bien qu'elle se manifeste de manière parfaitement sibile aux observateurs.

S'associant aux sièges corrects et soigneusement rembourrés, la suspension absorbe agréablement les inégalités ordinaires des routes bonnes ou moyennes, amortit rapidement les mouvements et ne laisse subsister les fortes oscillations que sur les mauvais revêtements. Sur très mauvaise route, une réduction de l'allure s'impose.

Les pneus jouent également un rôle déterminant dans les aptitudes routières de la Giulietta Sprint; les Pirelli Cinturato utilisés ont prouvé une fois de plus une adhérence remarquable dans les conditions les plus variées et s'usèrent sensiblement moins qu'avec la Giulietta TI essayée par la "RA" en 1958.

Prétendre que les freins de la Giulietta sont parmi les meilleurs qui soient ne constitue pas une nouveauté; ils ont de nouveau fourni une preuve éclatante de leur efficacité à toutes vitesses. Le fait que les distances de freinage enregistrées aient été plus longues que celles de la limousine TI a créé une réelle surprise; il faut l'imputer, selon vraisemblance, à l'emploi de cette voiture comme engin de démonstration au cours de deux Salons avant qu'elle nous fût confiée. Mais nous avons retrouvé sans changement la résistance de ses freins au surchauffement; quant au "fading", il semble tout à fait inconnu de la Giulietta. La pression qu'on doit exercer sur la pédale du frein est assez forte, mais n'excède pas les possibilités d'une conductrice.

L'harmonie des qualités routières n'apparaît pas seulement lorsqu'on pratique le style sportif; le simple touriste constate également que l'extraordinaire sécurité reste valable même à allure réduite.

#### En faisant le tour de la carrosserie

La finition, l'agencement et l'équipement de la Giulietta Sprint sont conformes à son prix. Les cadrans sont placés sous une visière et groupés directement devant les yeux du conducteur avec les lampes témoins de charge, l'éclairage, des clignoteurs, de réserve d'essence et du ventilateur de chauffage. Le compte-tours fournit des indications avec une tolérance de 80 à 180 tr/mn. Comme il sied à un moteur à haut rendement, son équipement comprend un manomètre et un thermomètre de l'huile de graissage. Grâce à l'éclairage indirect des cadrans, la lecture est plus facile de nuit que de jour. Le couvercle du moyeu du volant de direction actionne l'avertisseur lumineux et deux manettes placées sur la colonne de direction commandent les clignoteurs de direction et l'éclairage de croisement. Le moteur de l'essuie-glace est un peu bruyant et les balais n'essuient réellement bien que si la glace est très mouillée. On apprécie à sa juste valeur la présence d'un lave-glace à commande par bouton au pied. Et l'éclairage de croisement à faisceau asymétrique a prouvé une fois encore ses réels avantages.

Le garnissage combiné des sièges et des panneaux est élégant. Le passager dispose de beaucoup de place, spécialement pour ses jambes. Moyennant un supplément de prix modique, le compartiment des bagages se transforme en deux sièges effectivement utilisables. Les glaces dépourvues d'encadrement semblent être à l'origine du léger sifflement qui se produit aux grandes vitesses; leur fermeture n'a pas une étanchéité absolue, ce que démontra du reste un orage soudain. L'une des nattes a présenté des traces d'usure au bout de 4000 km déjà. Le coffret vide-poches se révèle beaucoup trop exigu et l'on ne sait pas bien où loger les documents d'un format un peu grand; les deux portières sont munies de poches.

Si le chauffage tempère rapidement le petit espace intérieur, il n'est pas très facile de modifier la température comme on le voudrait; pour que l'air frais puisse pénétrer dans la voiture à travers le système de ventilation, il faut fermer la vanne d'eau chaude. En ouvrant légèrement les volets latéraux arrière et en abaissant un peu les glaces des portières, on parvient à obtenir une ventilation fraîche sans trop de courants d'air. Lorsque furent opérées les mesures de vitesse maximum, avec vitres com-

plètement fermées, un certain courant d'air se manifesta dans la voiture; en dépit des progrès réalisés, l'équipement de chauffage et de ventilation pourrait donc être encore avantageusement perfectionné.

La consommation d'huile dépend du mode de conduite et atteint environ 1 litre aux 1000 km lors des longues marches à pleins gaz; à l'inverse des variantes plus poussées de la Giulietta, l'usine prescrit pour celle-ci l'emploi d'une huile multigrade.

En matière d'entretien, la Giulietta Sprint ne semble pas avoir d'exigences particulières. Au cours de l'essai, effectué dans des conditions très sévères, les seuls dérangements enregistrés ont été causés par la brûlure trois fois répétée des joints du collecteur d'échappement et par une rupture du câble du verrou de fermeture du capot. A l'exception de la jauge d'huile et du distributeur d'allumage, tous les organes sont très aisément accessibles. De nuit, le moteur - fort beau en soi - reste visible grâce à une petite lampe placée sur la face interne du capot.

Dans sa forme nouvelle, la Giulietta Sprint n'a pas seulement gagné en brio et en élégance, mais elle a évolué vers une plus large possibilité d'emploi régulier. Même au travers d'une motorisation tendant de plus en plus à se populariser, l'avenir reste pleinement ouvert à une voiture sportive ainsi conçue.

NB. ESSAI PARU DANS LA REVUE AUTOMOBILE DU 16 JUIN 1959.

PETITES ANNONCES

1.- Recherches :

1.1 Pour Giulietta Sprint 2e série :

- 1 calandre complète (3 pces)
- 1 baguette chromée aile avant gauche
- 1 pompe de frein

s'adresser à : Bernard TREYVAUD  
8, place du Manoir  
1223 COLOGNY / GE

Ø privé : 022/ 35'26'09  
Ø bureau : 022/ 83'82'66

1.2 Pour 1900 SS Touring ou Zagato :

- 4 moyeux de roues, fixation 5 trous et  
75 cannelures pour montage de roues à  
rayons 165 x 400

s'adresser à : René KOLLER  
71, impasse du bois de la brosse  
03100 MONTLUCON / France

Ø (70) 29'19'09

1.3 Pour 1900 SS Touring dernière série :

- vitre arrière teintée

s'adresser à : Registre Suisse Alfa-Romeo  
Case postale 196  
1000 LAUSANNE 12

Ø bureau : Ø 021/ 56'23'56

1.4 Pour Giulia Spider :

- 2 charnières capot avant
- 2 charnières capot arrière
- 2 buttoirs pare-chocs AV
- 2 moustaches de calandre
- 1 volant d'origine ou l'équivalent en bois  
(année 1963-1964)

s'adresser à : Daniel DESCOEUDRES  
Ch. Chandieu 18  
1006 LAUSANNE

Ø privé : 021/ 26'44'32  
Ø bureau : 021/ 23'68'86

1.5 Pour 1900 SS Touring dernière série :

- 1 baguette bas de caisse

s'adresser à : Milo PESCIO  
Rue Etraz 11  
1003 LAUSANNE

Ø 021/ 23'58'23

2.- Ventes :

- 2.1 - 1900 SUPER Berlina 1956, 69'000 km, bon état  
- 1900 SS Touring Superleggera 1957, à restaurer  
- GIULIA Spider 1964 avec hard-top, à restaurer  
- Pièces diverses pour Giulietta, Giulia, 1900 et Duetto  
années 1956 à 1966

s'adresser à : S. HERINGA  
7 rue du Bugnon  
1299 CRANS / CELIGNY Ø 022/ 76'13'04

- 2.2 - 1900 SS Touring Superleggera 1956,  
parfait état, expertisable. Prix approximatif : 22'000.-  
échange possible contre Alfa-Roméo récente

s'adresser à : Milo PESCIO  
Rue Etraz 11  
1003 LAUSANNE Ø 021/ 23'58'23

2.3 Documentation à disposition des membres du Registre :

- photocopie du manuel "CONDUITE ET ENTRETIEN"  
pour les GIULIETTA (tous modèles)  
2600 (tous modèles)  
au prix de fr. 20.- la pièce.

s'adresser à : Registre Suisse Alfa-Romeo  
Case postale 196  
1000 LAUSANNE 12 Ø bureau : 021/ 56'23'56

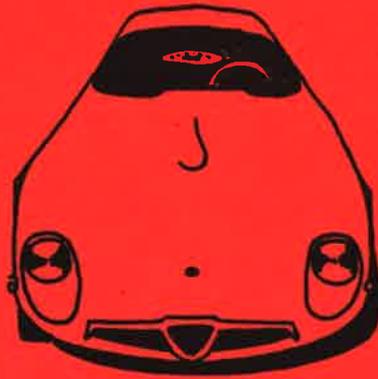
3.- Locations :

2 à 3 places disponibles, location fr. 260.- par année :

s'adresser à : Riccardo CROSILLA  
Rue de la Fiaz 40  
2300 LA CHAUX-DE-FONDS Ø bureau : 039/ 26'08'08



*Alfa Romeo*



*Registre Suisse*

LE REGISTRE SUISSE ALFA-ROMEO REGROUPE  
TOUTES LES VOITURES DE LA MARQUE AGEES  
DE PLUS DE 15 ANS OU PRODUITES A MOINS  
DE 4000 EXEMPLAIRES.

IL A POUR BUT LE MAINTIEN DES AUTOMOBILES  
CLASSIQUES ALFA-ROMEO DANS LEUR ETAT  
D'ORIGINE.

CASE POSTALE 196 1000 LAUSANNE 12 CHAILLY  
TEL.

021 56.23.56.

021 32.30.80.