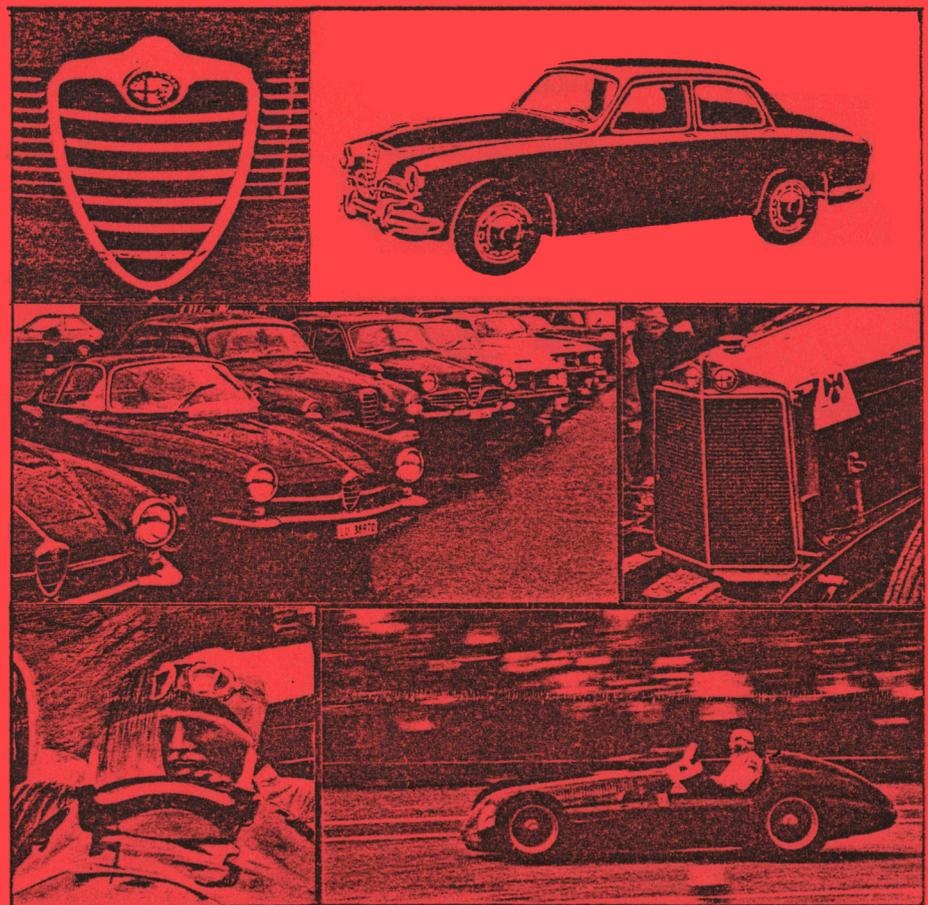




Registre Suisse

BULLETIN N° 3

AOÛT 1983



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 Case postale 33 1604 <u>PUIDOUX</u>	Ø 021 / 56'23'56 (bureau)
Vice-président :	Antoine KOHLER Chemin du Devin 76 1012 <u>LAUSANNE</u>	Ø 021 / 32'30'80 (privé)
Secrétaire :	Christiane HUMBERSET Au Prey 1607 <u>GRANGES</u> / Veveyse	Ø 021 / 56'48'69 (privé)
Caissier	Stojan ZORN Case postale 2746 <u>CREMINES</u>	Ø 032 / 93'96'85 (privé)
Commission technique :	Ulrich HOFER Garage du Casino Rue Haldimand 10 1400 <u>YVERDON</u>	Ø 024 / 21'13'35 (bureau)
Relations extérieures :	Martino MIDLA Rte Cantonale 112 1025 <u>ST-SULPICE</u>	Ø 021 / 35'99'62 (bureau)
Membre adjoint :	Gilbert TIERCY Fleurettes 16 1400 <u>YVERDON</u>	Ø 024 / 24'28'56 (privé)
Délégué canton du Valais :	Hubert de ROTHEN Pré-Fleuri 9 1950 <u>SION</u>	Ø 027 / 23'58'78 (bureau)
Délégué nord de la Suisse :	Axel MARX Unt. Wenkenhofstrasse 4125 <u>RIEHEH</u>	Ø 061 / 67'50'27 (privé)

BILLET DU PRESIDENT

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

La première moitié de l'année 1983 a été principalement marquée par le week-end des 7 et 8 mai 1983 à AIGLE, MONTREUX et LAUSANNE. Vous avez été fort nombreux à participer à cette rencontre, et je vous en remercie vivement. Je suis persuadé que, malgré le mauvais temps qui ne nous a pas épargné tout le samedi, chacun gardera un excellent souvenir mécanique, gastronomique, touristique et historique de ces deux journées.

Je vous rappelle que la meilleure façon de marquer votre intérêt au Registre Suisse Alfa-Romeo, c'est de prendre part à nos sorties, à nos manifestations et à nos stamms. Cet automne, je vous invite à venir nombreux au circuit du Mas-du-Clos près d'Aubusson; cette rencontre organisée par le Club Alfa-Romeo de France ayant été reportée aux 10 et 11 septembre 1983 pour cause de réfection du circuit. Le 2 octobre 1983, nous nous retrouverons dans le canton du Jura; vous recevrez une circulaire à cet effet dès la fin août.

Votre comité va intensifier, dès la rentrée des vacances d'été, les contacts déjà pris et établis avec les Clubs étrangers de la marque Alfa-Romeo; ceci dans le but d'échanges divers aussi bien au niveau de l'intérêt de nos anciennes voitures et de leur maintenance que de sorties sur le plan international.

Je lance également un appel général à tous les membres du Registre Suisse Alfa-Romeo pour alimenter nos prochains bulletins : vos articles concernant la restauration de vos véhicules, les problèmes que vous avez rencontrés, les astuces utilisées, et même peut-être quelques produits-miracle que vous avez employés seraient les bienvenus.

Dans l'attente de vous revoir lors de nos prochaines manifestations, je vous adresse, chers Membres du Registre Suisse Alfa-Romeo et chers Intéressés, mes salutations les meilleures.

Jean-D. JORNAYVAZ

EXPOSITION RETROMOBILE A PARIS 11-20 FEVRIER 1983

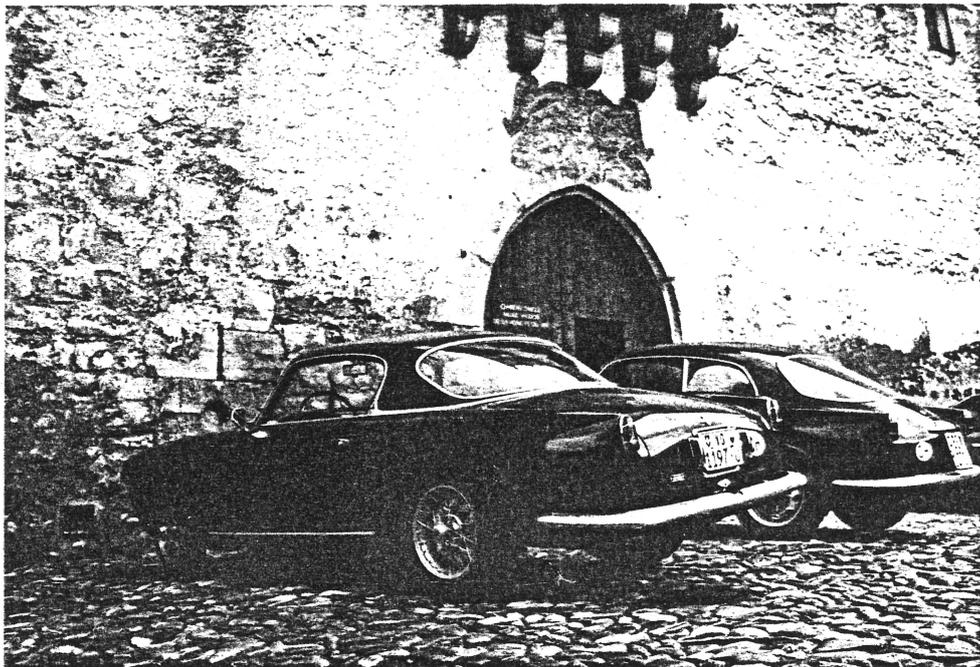
" LE PALAIS DES GLACES "

C'est un superbe stand qui nous attendait dans la vaste halle 8 du Parc des Expositions de la Porte de Versailles. En effet, 6 "ALFA" rouges étaient au rendez-vous, présentées sur un podium incliné, doublé d'un astucieux jeu de miroirs reflétant les voitures de tous leurs éclats. Le Musée d'ARESE avait délégué une ALFETTA 158 et une 2300 SPIDER CORSA alors que le Club de France présentait une 1750, une 1900 C SUPER SPRINT et une GIULIA TZ 2. Félicitations au Club de France pour la qualité de ce stand très spectaculaire !

Il faut rappeler que cette exposition a lieu chaque année au mois de février et regroupe les Clubs de marques, les artisans et commerçants de la voiture ancienne, soit environ une centaine de stands répartis sur une surface de 5000 m².

A. KOHLER





RENCONTRE INTERNATIONALE DES CLUBS ALFA-ROMEO A AIGLE 7 MAI 1983

Ils sont venus, de loin même puisque des équipages sont partis de Toulouse, Paris, Lyon, Bâle, Berne, Lucerne, pour participer à cette rencontre des Clubs Alfa-Romeo qui avait pour cadre la région lémanique.

Dès 11 h. 00, on peut voir sur le parking réservé, 2 GIULIETTA SS, 2 SPRINT, 2 BERLINA Ti, 4 SPIDER, 1 JEEP 1900 MATTA, 2 MONTREAL, 1 COUPE 1900 SUPER SPRINT sortant de restauration, 2 1900 BERLINA et 2 COUPES 2600 SPRINT.

C'est dans la salle des chevaliers du Château d'Aigle que les participants se sont restaurés. L'après-midi, chacun a pu visiter le Musée de la Vigne et du Vin très bien présenté entre donjon et remparts.

Le ciel ayant décidé de nous accorder aucun sursis ce jour-là, c'est à travers les trombes d'eau que les ALFA naviguent jusqu'à Montreux pour trouver un abri salubre dans le parking couvert de l'hôtel HYATT.

Un somptueux buffet réunissait les 70 participants dans le salon.

Un grand merci à nos amis du Club Alfa-Romeo de France pour leur nombreuse et chaleureuse participation à cette rencontre.

A. KOHLER

GRAND PRIX DE LAUSANNE RETRO 83 8 MAI

Le bruit strident de l'Alfetta 159 s'impose dans le matin encore rafraîchi par les pluies nocturnes. Dès l'entrée de la ligne droite, il monte très fort dans les aigus, rugissant de ses 8 cylindres gavés par les compresseurs. Est-ce Farina ou Fangio sur le circuit du Bremgarten dans les années 50 ? Non, nous sommes le 8 mai 1983 à Lausanne pour commémorer 50 ans de Grand Prix en Suisse et 70 de Grand Prix Suisse de la Montagne.

C'est sur la place de Bellerive que les voitures vont évoluer suivant un circuit tracé pour la circonstance. Ici pas question de "pôle position" ou record du tour car la catastrophe manselle de 1955 a laissé chez les Helvètes des traces profondes puisqu'une loi fédérale interdit toute compétition sur circuit fermé.

Les 25'000 spectateurs vont assister à des "démonstrations" parfois époustouflantes.

Le plateau des voitures réuni par l'ancien pilote suisse Toulo DE GRAFFENRIED est exceptionnel à plus d'un titre.

Les Alfa-Romeo sont représentées par une RL TF, les P2, P3, deux 1750, une 2900 A et l'ALFETTA 159. Toujours dans les voitures italiennes, on remarque une magnifique brochette de cabriolets Ferrari : 250 GTS, 330 GTS, 365 GTS, CALIFORNIA, DAYTONA et 166 MM.

2 Bugatti se distinguent particulièrement : la type 53 1932 à 4 roues motrices et la type 59 1934. Les bolides argentés sont aussi au rendez-vous : MERCEDES W 196, AUTO UNION 12 cyl. et PORSCHE F1. Des BENTLEY 4,5 L, une JAGUAR et une ASTON MARTIN 3 litres sortent du lot des voitures anglaises.

C'est également un jour émouvant pour les pilotes qui retrouvent ici leurs véhicules d'antan : VILLORESI, LURANI, SANESI, DREYFUSS, etc. La nouvelle génération a pu aussi dialoguer avec les "anciens" puisque PIRONI, TAMBAY, DE CESARIS et SURER étaient de la partie.

Puis, les moteurs se sont tus, chacun a emporté sa bouffée d'huile de ricin grillée, mais l'asphalte de Bellerive se souviendra longtemps encore de ces cavalcades de chevaux déchaînés.

A. KOHLER

HISTORIQUE DES COUPES GIULIA BERTONE ET DE LEURS DERIVES

En juin 1962, Alfa-Romeo a sorti une nouvelle berline ayant pour nom GIULIA TI, dotée d'un moteur de 1600 cm³ (1570 pour être précis), et d'une carrosserie originale et fonctionnelle.

Cette voiture est à la base d'une grande lignée qui se terminera aux berlines et coupés 2000 au point de vue cylindrée. Aujourd'hui, le spider "modernisé et remis au goût du jour lors du dernier Salon de Genève" est le seul survivant de cette célèbre famille Giulia.

Il est bien clair que, selon la tradition de la marque, la berline devait être épaulée d'un coupé et d'un cabriolet.

Dans un premier stade, les Giulietta Sprint, Sprint Speciale et spider ont prêté leurs carrosseries à la nouvelle mécanique de 1600 cm³ de la Giulia; seuls certains détails de carrosserie différencient ces nouvelles variantes par rapport aux modèles Giulietta bien connus.

Il était facile de penser qu'un coupé à la ligne plus moderne et plus originale était en préparation. En effet, si l'on compare la Giulietta berlina et la Giulia TI, on ne peut que constater l'évolution marquante au niveau carrosserie entre ces deux voitures.

C'est ainsi qu'en 1963 un nouveau coupé, étudié en collaboration avec BERTONE, vit le jour. Il s'appela

" GIULIA SPRINT GT "

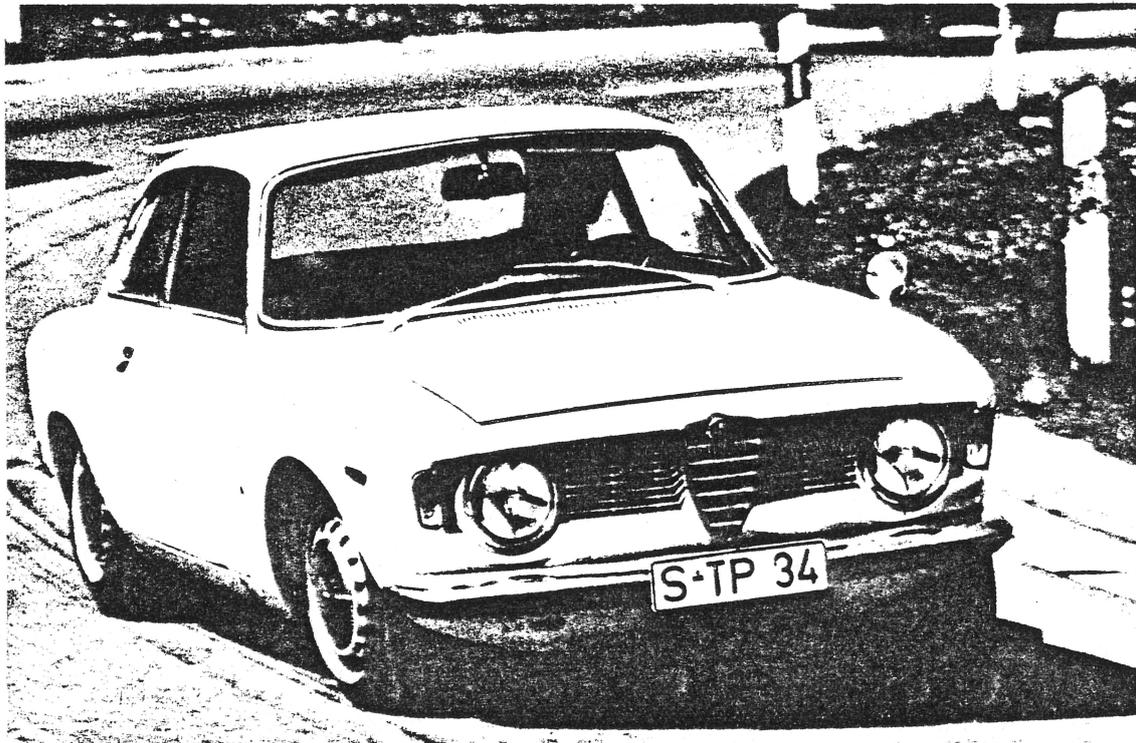
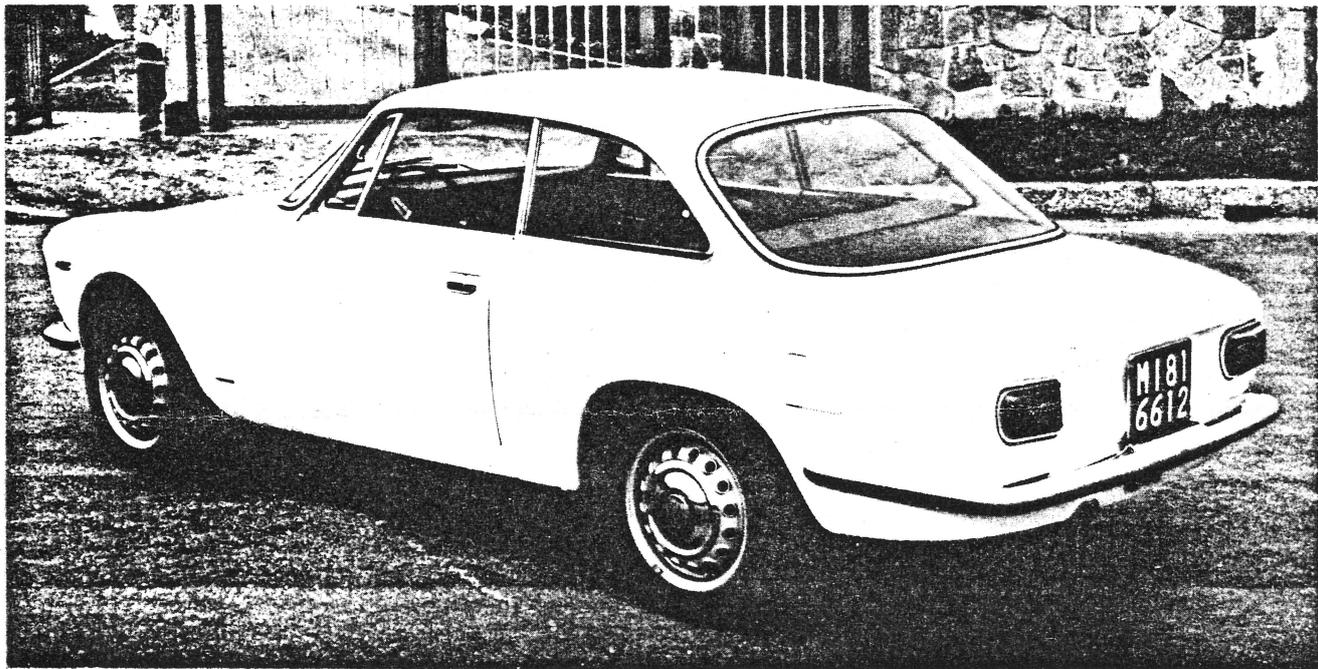
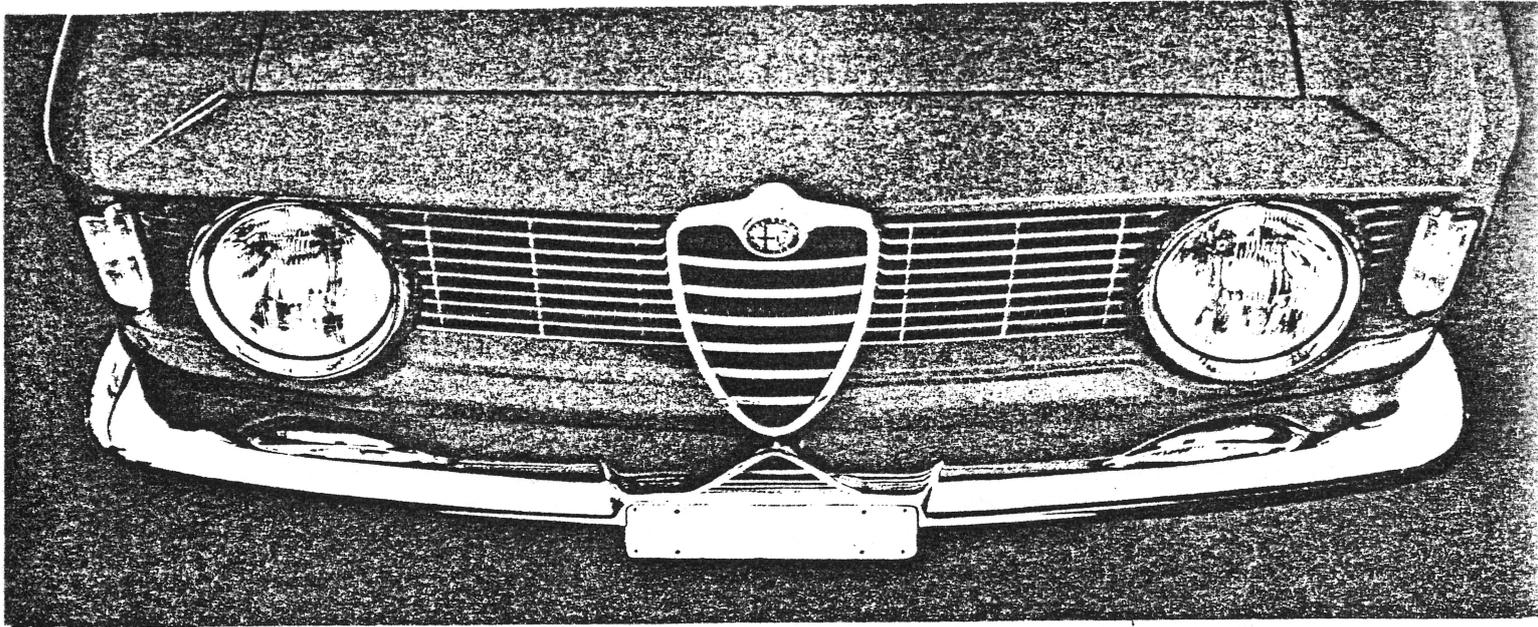
Dans ce premier article, nous vous présentons les différentes versions équipées de la mécanique 1600 cm³, sans la GTA et ses dérivés.

Les autres variantes : GT 1300 Junior, 1750 GT Veloce, 2000 GT Veloce, et la famille des GTA vous seront commentées dans de prochains articles.

1.- Giulia sprint GT : (1963-1966)

1.1 Caractéristiques principales :

moteur :	4 cylindres, 2 arbres à cames en tête, 2 soupapes par cylindre, 2 carburateurs double corps horizontaux alésage-course : 78 x 82 mm. soit cylindrée : 1570 cm ³ puissance : 106 CV DIN à 6000 tours/minute
transmission :	boîte 5 vitesses traction arrière
pneumatiques :	155 x 15
nombre de véhicules produits :	21'542

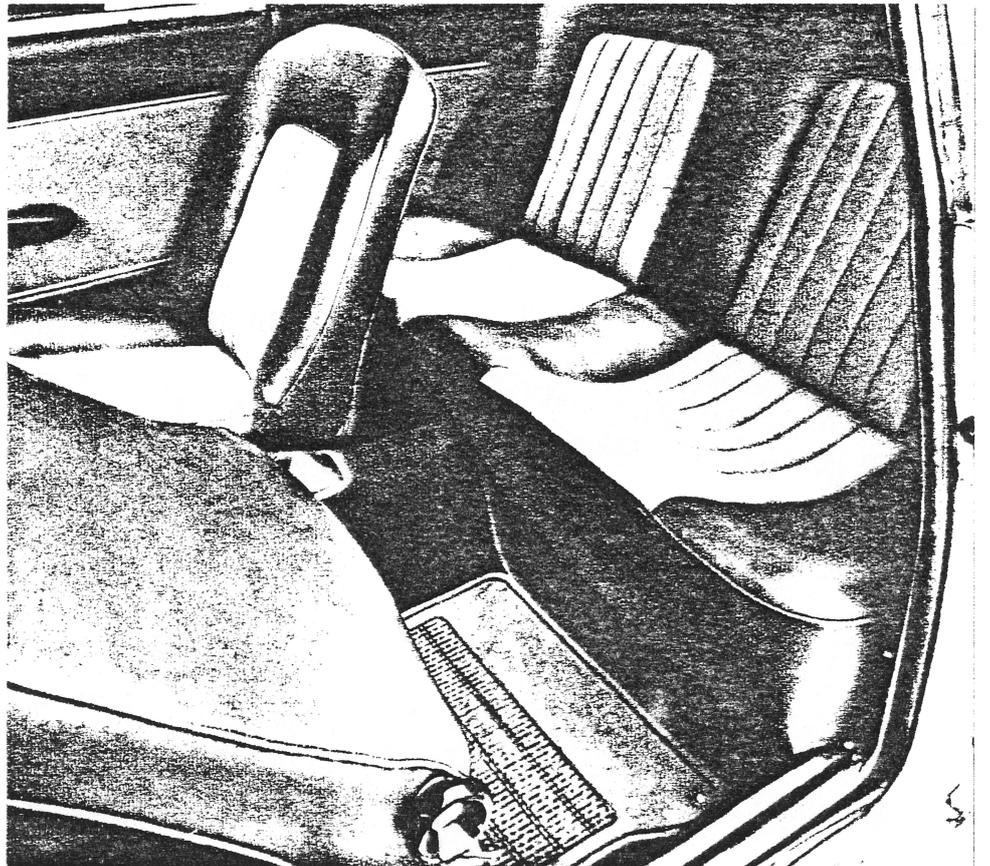
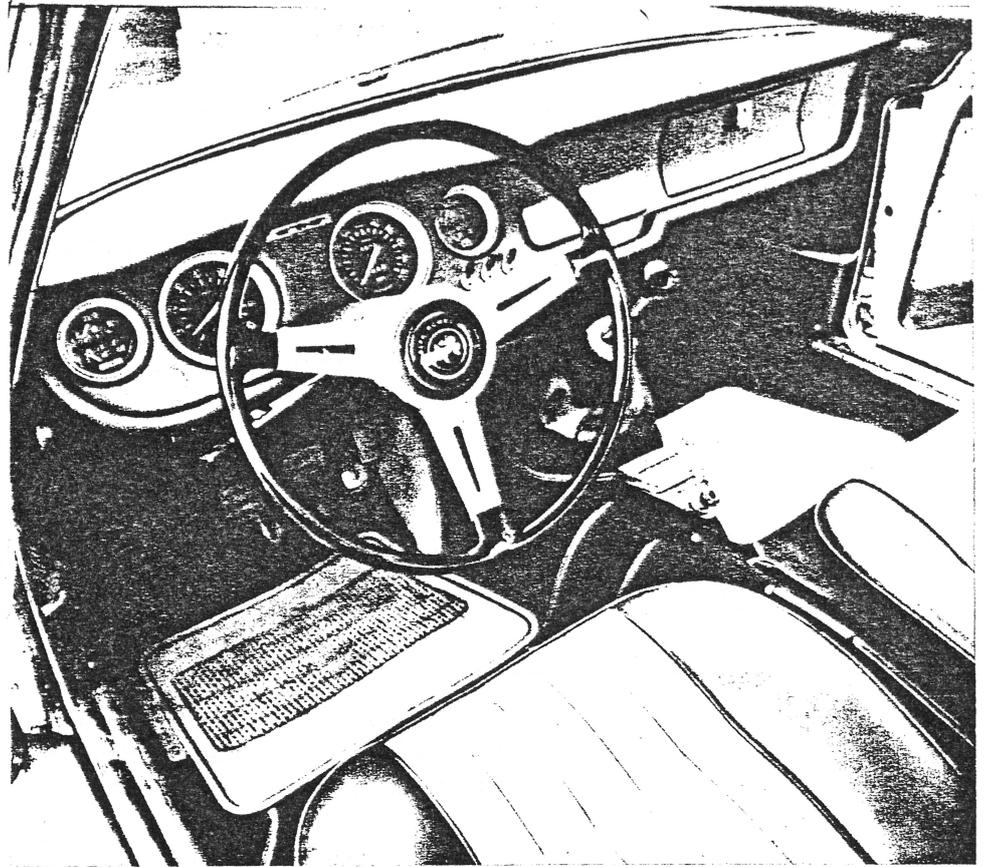


1.2 GIULIA SPRINT GT

1.21 Calandre

1.22 Vue 3/4 arrière

1.23 Vue 3/4 avant



1.24 Tableau de bord
1.25 Sièges

1.3 Performances mesurées selon la revue Auto, Motor und Sport
no 11 du 30 mai 1964

1.31 accélérations : de 0 à 100 km/h 11,2 sec.
le km départ arrêté 31,85 sec.

1.32 vitesse maximum 184 km/h

1.33 prix lors de l'essai : fr. 17'900.--

2.- Giulia sprint GT Veloce : 1966-1968)

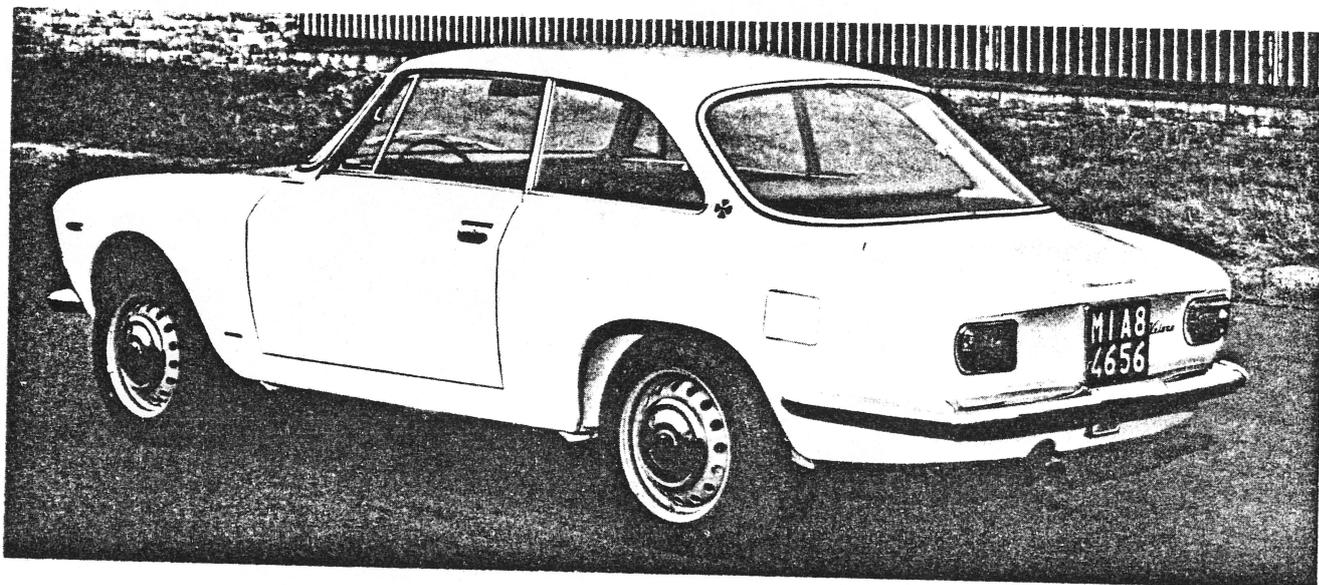
2.1 Caractéristiques principales :

moteur : 4 cylindres, 2 arbres à cames en tête, 2 soupapes par
cylindre, 2 carburateurs double corps horizontaux
alésage-course : 78 x 82 mm.
soit cylindrée : 1570 cm³
puissance : 109 CV DIN à 6000 tours/minute

transmission : boîte à 5 vitesses
traction arrière

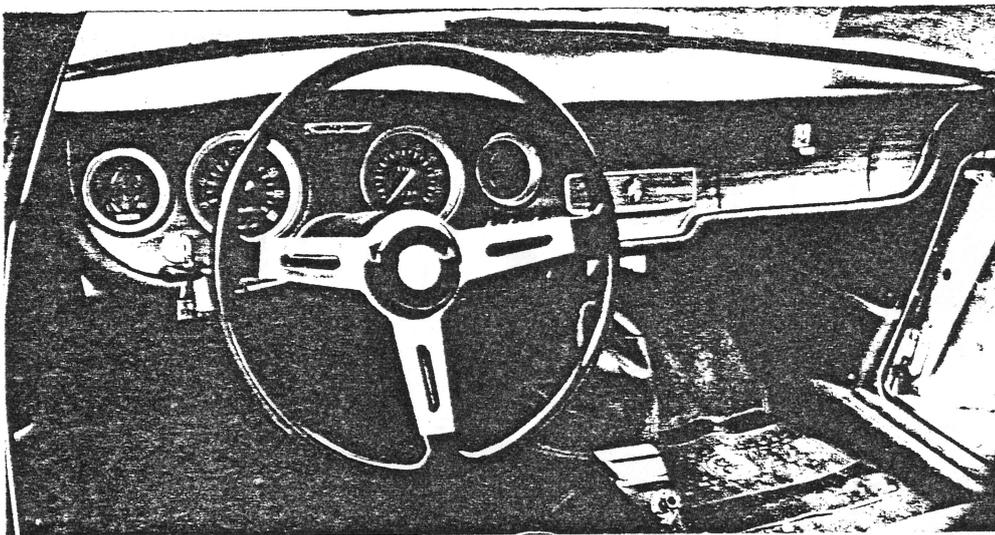
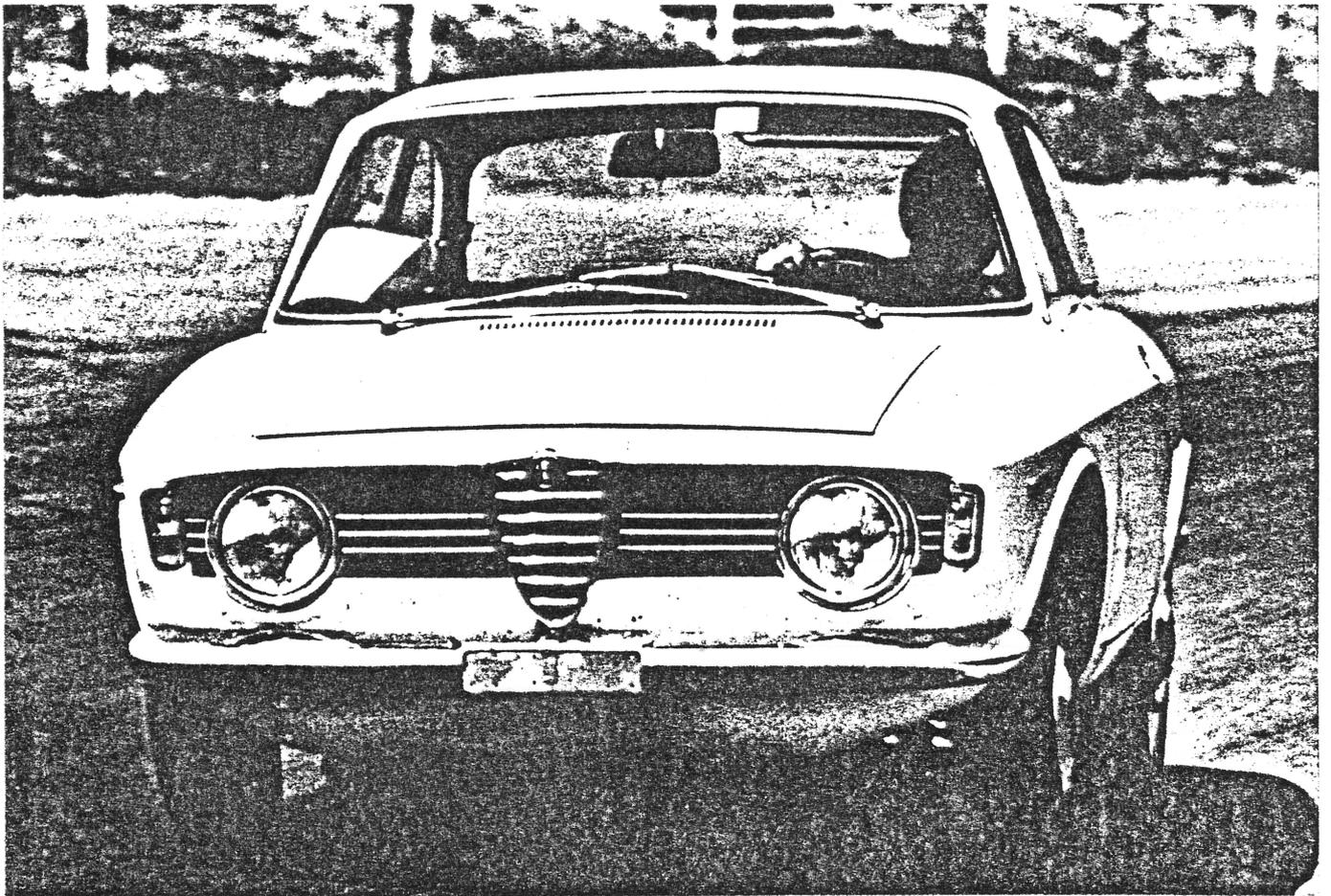
pneumatiques : 155 x 15

nombre de véhicules
produits : 14'240



2.2 GIULIA SPRINT GT VELOCE

2.21 Vue 3/4 arrière (trèfle à 4 feuilles vert fond blanc sur les deux montants
du toit, sigle "Veloce" sur jupe arrière)



- 2.22 Vue avant (calandre avec 3 barres horizontales)
- 2.23 Tableau de bord (faux bois, volant avec commande de klaxon sur les branches)
- 2.24 Sièges (différents et baquets à l'avant)

2.3 Performances mesurées : (selon la revue Auto, Motor und Sport
no 13 du 24 juin 1967)

2.31 accélérations : de 0 à 100 km/h 11,4 sec.
le km départ arrêté 31,9 sec.

2.32 vitesse maximum : 184,5 km/h

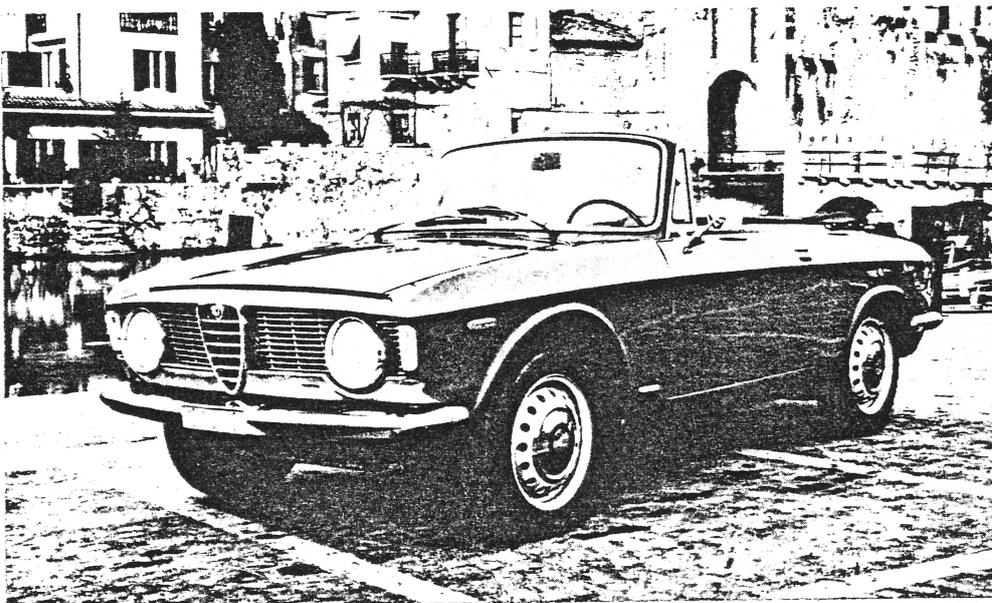
2.33 prix lors de l'essai : fr. 16'900.--

3.- Giulia sprint GTC : (1965-1966)

3.1 Remarque préliminaire :

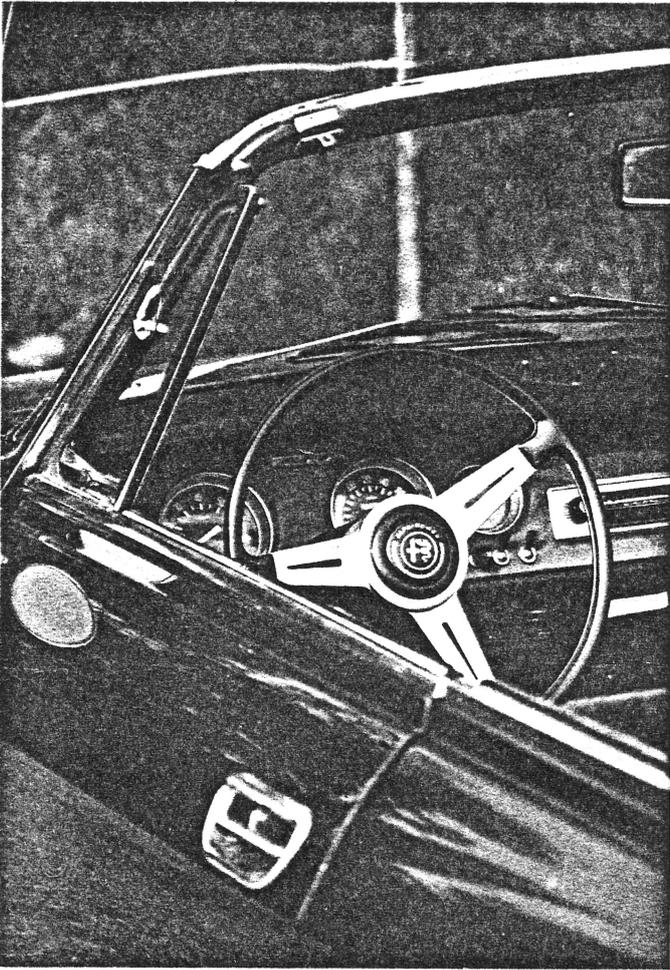
Il fallait trouver également un cabriolet pour succéder aux fameuses Giulietta Spider de Pininfarina. C'est ce qu'essaya la carrosserie Touring de 1965 à 1966 en transformant le coupé BERTONE.

Giulia sprint GT en version décapotable à 4 places. Ce modèle ne rencontra pas, pendant sa période de fabrication, un succès commercial exceptionnel. Maintenant, il est relativement recherché puisque c'est le seul cabriolet Alfa-Romeo produit depuis les séries 1900 qui est homologué pour 4 occupants dans notre pays. Les caractéristiques principales de ce véhicule sont identiques à celle de la Giulia sprint GT. Nombre de véhicules produits : 1000.



3.2 GIULIA SPRINT GTC

3.21 Vue 3/4 avant (semblable à Giulia sprint GT pour les détails)



3.22 Vue du volant



3.23 Vue arrière (sigle "Giulia sprint
GTC")

3.3 Performances :

Nous n'avons pas, dans les archives du Registre, d'essai détaillé concernant ce modèle. Veuillez donc vous référer aux performances mesurées de la Giulia sprint GT.

4.- GT JUNIOR 1.6 (1972-1977)

4.1 Remarque préliminaire :

Après quatre années d'éclipse, le coupé renaît en version 1600 cm³, avec le moteur de la Giulia sprint GT Veloce de 109 CV DIN à 6000 tours/minute.

4.2 Caractéristiques principales :

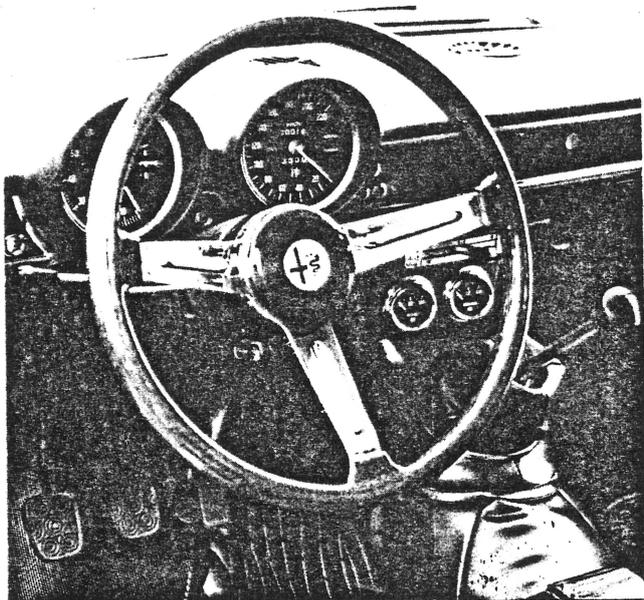
Elles sont identiques à la Giulia sprint GT Veloce, seule la partie avant a changé de façon fondamentale, puisqu'elle est équipée des embouts de la 1750 GTV, mais avec deux phares seulement.

Pneumatiques : 165 x 14



4.3 GT JUNIOR 1.6

4.31 Vue 3/4 avant (calandre et embouts avant modifiés, clignoteurs latéraux ronds, chapeaux de roues type 2000 dès 1973, auparavant type 1750, sigle disegno BERTONE posé à gauche auparavant, posé à droite sur cette version, le sigle Alfa-Romeo de la calandre ne comprend plus l'inscription "Milano")



4.32 Tableau de bord
(style général façon 1750 GTV,
volant y compris, mais pas de
console bois englobant le levier
de vitesses)

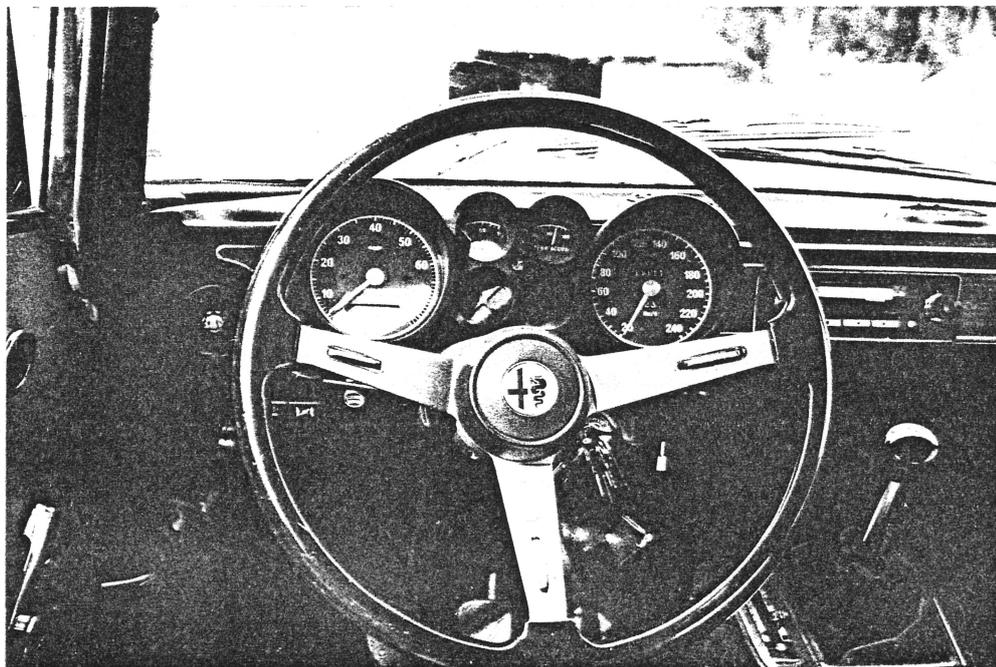
Remarque : Le pédalier est évidemment suspendu, comme sur toutes les Alfa-Romeo sorties dès l'année 1969.

4.4 Performances :

Nous n'avons pas, dans les archives du Registre, d'essai détaillé concernant ce modèle. Veuillez donc vous référer aux performances mesurées de la Giulia sprint GT Veloce.

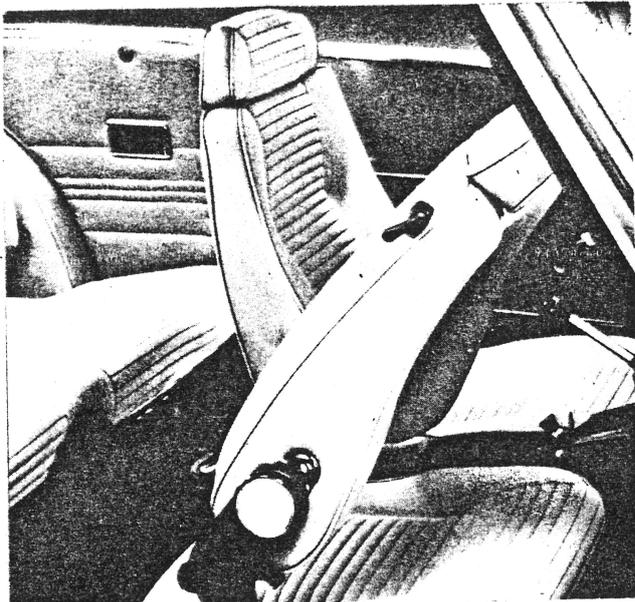
4.5 Dernières versions :

A partir de 1974, et jusqu'en 1977, les dernières versions appelées "luxe" furent équipées de la calandre, des phares jumelés, de l'intérieur et des sigles de la 2000 GTV. Toutefois, ces dernières versions comportent toujours de petits feux arrières et, autre différence, ne sont pas munies de bananes de pare-chocs.



4.6 GT JUNIOR 1.6
de luxe

4.61 Tableau de bord



4.62 Vue de l'intérieur type 2000



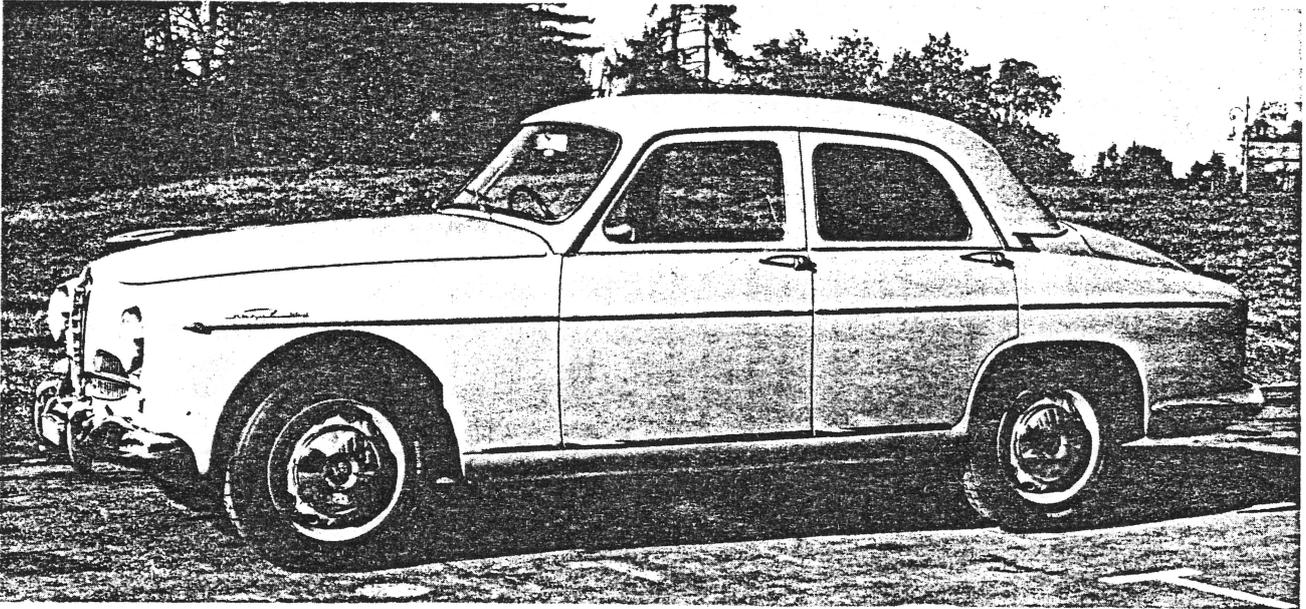
4.63 Vue 3/4 avant
(calandre type 2000)

Remarques finales :

Les présents articles sur les coupés BERTONE de la série Giulia produits entre 1963 et 1977 sont destinés avant tout à mettre en garde les membres du Registre Suisse Alfa-Romeo s'ils envisagent l'achat d'un de ces véhicules. En effet, les versions assemblées avec les éléments des différents modèles sont légion.

Contrôlez attentivement les numéros des châssis et des moteurs ainsi que les détails des sigles (positions y comprises) apposés sur les carrosseries, ainsi que les pare-chocs (seuls ceux des versions GT Junior 1.6 étant de section plus anguleuse que les versions précédentes). N'hésitez pas, en cas de doute, à contacter le comité et la commission technique.

Prochain article : les coupés 1300 GT Junior.



AU BANC D'ESSAI ROUTIER DE "L'AUTO - JOURNAL" No 175 DU 1er JUIN 1957

ALFA - ROMEO 1900 SUPER

C'est en 1950 que le grand constructeur italien Alfa-Romeo lança sur le marché sa première voiture d'après guerre, la "1900". Nous sommes aujourd'hui en 1957 et ce modèle continue à jouir d'une vogue incontestée et possède, sur le plan sportif, un palmarès enviable. Après avoir présenté, le 15 novembre 1956, un essai de la Giulietta "Veloce", nous avons choisi cette fois d'examiner la 1900 "Super" qui constitue le modèle le plus diffusé dans la série des 1900. Signalons que la voiture a été mise à notre disposition par l'importateur de la marque à Paris.

GROUPE MOTO-PROPULSEUR

Durant plusieurs années, le moteur de la 1900 posséda une cylindrée réelle de 1884 cm³ et nous essayâmes d'ailleurs cette voiture en décembre 1953. Le modèle le plus courant disposait d'une puissance de 80 CV à 4800 t/m. avec un couple maximum de 13,3 mkg à 3000 t/m. Le taux de compression adopté était de 7,5 et on notait un alésage de 82,5 pour une course de 88. Aujourd'hui, la cylindrée est passée à 1975 cm³ grâce à une augmentation de 2 mm de l'alésage qui est donc passé à 84,5.

Pour un rapport volumétrique inchangé, la puissance maximum est de 90 CV à 5200 t/m et le couple maximum de 14,3 mkg à 3500 t/m.

En ce qui concerne sa structure générale, ce moteur est un assez bel exemple des ressources offertes par la technique moderne. La culasse est réalisée en alliage léger et possède des chambres de combustion hémisphériques avec soupapes en tête en V à 90° et bougies au centre. La distribution est commandée par deux arbres à cames en tête entraînés par une chaîne à rouleaux. Le vilebrequin est monté sur cinq paliers et les pistons sont usinés dans un alliage d'aluminium. Sur la 1900 "Super", il n'existe qu'un seul carburateur, un Solex 40 PAI inversé à pompe de reprise. Le refroidissement à eau s'opère sous pression et le constructeur donne 105-110° comme température de fonctionnement optimum.

Passons maintenant aux résultats pratiques. Sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, nous avons noté une vitesse maximum de 159,8 km/h, ce qui, sur route, correspond exactement aux 160 km/h annoncés par le constructeur. En ce qui concerne la nervosité, les 400 m départ arrêté ont été couverts en 20" 2/10 et les 1000 m départ arrêté en 37" 4/10. Ces chiffres sont particulièrement satisfaisants pour une berline 4 portes de cette cylindrée et, à pleine charge, on note encore 21" 6/10 aux 400 m et 40" aux 1000 m. D'une manière générale, le moteur accepte fort bien d'être mené à haut régime et des vitesses de route voisines de l'allure maximum peuvent être maintenues sans que la mécanique paraisse en souffrir. En plaine, la puissance disponible à bas régime est très suffisante et ce groupe fait également preuve d'une souplesse appréciable en ville. La quatrième descend pratiquement à 40 km/h et la troisième aux alentours de 20-25 km/h. Mais il ne s'agit cependant pas d'un véritable moteur de sport - le modèle plus poussé est là pour remplir ce rôle - et l'on s'en rend compte en montagne dès que l'on exploite au maximum ses possibilités. Dans ces conditions, la puissance disponible, à régime moyen, apparaît vite relativement faible et l'on est conduit à monter les intermédiaires au maximum. On bute alors sur un régime limite de 6000 t/m. qui, parfaitement satisfaisant sur une voiture de tourisme, peut n'en paraître pas moins modeste sur un moteur de sport moderne. En fait, la 1900 "Super" est une voiture de grand tourisme et ne prétend pas satisfaire à la fois à deux programmes.

Sans être exceptionnellement faible, la consommation demeure toujours très raisonnable et nous croyons devoir souligner la consommation de 15,5 litres aux 100 km réalisée sur les 1500 km de notre banc d'essai routier à une moyenne d'ensemble de 94,2 km/h. Signalons cependant, à ce sujet, que le moteur paraît particulièrement accessible aux charmes du super, en général, et du ternaire, en particulier. Enfin, cette voiture a fait de très gros progrès dans le domaine de l'insonorisation et peut être considérée à toutes les vitesses comme assez silencieuse.

La boîte de vitesses est toujours une 4 vitesses à quatrième en prise, totalement synchronisée. En ce qui concerne la maniabilité, il est pratiquement impossible, en conduite normale, de prendre en défaut les synchros des quatre rapports. En revanche, il est permis de moins apprécier la grande fermeté des verrouillages qui oblige à manier assez énergiquement le levier disposé sous le volant. En ce qui concerne l'échelonnement, il apparaîtra, la plupart du temps, très satisfaisant mais un conducteur sportif constatera, en montagne, la présence d'un certain "trou" entre la deuxième et la troisième. Notons que la première monte à environ 45 km/h, la seconde à 75 km/h et la troisième à 100 km/h. Enfin, on sera en droit dans n'importe quelle circonstance de déplorer la trop grande dureté de la pédale d'embrayage.

Alfa-Romeo nous a habitués, depuis quelques années, à des voitures dotées d'un freinage assez exceptionnel. En fait, la 1900 "Super" ne décevra personne car ses freins sont doués d'une endurance rare et, bien que nous les ayons durement sollicités, ils n'ont pratiquement jamais faibli. En ligne droite et à grande vitesse, la voiture se révèle également bien équilibrée au freinage et on n'enregistre jamais d'écarts alarmants. Les distances d'arrêt sont aussi très satisfaisantes. Malheureusement, ses performances ne seront accessibles qu'au conducteur ayant le jarret puissant car, dans les cas extrêmes, il faut se mettre littéralement "debout sur la pédale" pour obtenir les meilleurs résultats. En fait, une femme aura bien du mal à freiner énergiquement à grande vitesse sur cette voiture et un servo-frein serait le bienvenu.

TENUE DE ROUTE ET SUSPENSION

Dès son apparition, la 1900 s'est signalée par une bonne tenue de route et la dernière-née de la famille ne faillit pas à la tradition. Par définition, cette voiture est saine et son indulgence lui permettra même de pardonner certaines fautes de conduite. En ligne droite, elle tient sa trajectoire dans de bonnes conditions et les longues courbes sont absorbées par elle avec, pourrait-on dire, indifférence. Dans les virages serrés, négociés à la limite - ou même au-delà - de l'adhérence, l'ensemble est assez bien équilibré et réparti équitablement le dérapage entre l'avant et l'arrière. Ce traitement abrège évidemment dans des proportions considérables l'existence des pneus avant dont il est d'ailleurs nécessaire de respecter les indications de gonflage si l'on désire rouler à grande vitesse.

Comme sur la plupart des modèles Alfa-Romeo actuels, la suspension est souple et, en conduite sportive, il apparaît même que l'on a peut-être été légèrement trop loin dans cette voie. En effet, la voiture se charge énormément sur l'avant et nous avons enregistré à plusieurs reprises des pertes d'adhérence sur la roue motrice intérieure. De plus, les amortisseurs arrière sont à l'abri de tout courant d'air et sujets à des échauffements excessifs qui leur font quelquefois perdre momentanément une part de leur efficacité. Ce phénomène influe évidemment sur la tenue de route.

En ce qui concerne le confort, la même suspension donne, la plupart du temps, satisfaction en raison de sa souplesse jointe à un assez bon amortissement. La pression de gonflage des pneumatiques influe cependant sur le comportement de la voiture qui, fortement gonflée, absorbe assez mal les pavés à faible vitesse.

Bien que la direction nous ait satisfaits en ce qui concerne la précision, nous ne pouvons émettre à son sujet un jugement favorable en raison de sa démultiplication légèrement exagérée et surtout de sa dureté au braquage accentué et, en règle générale, à faible vitesse. Sur une route de plaine telle que Paris-Lyon, on ne se rend guère compte de ce défaut mais, sitôt que l'on aborde la montagne ou la ville, il apparaît nettement. De plus, le rayon de braquage pourrait être plus réduit.

CARROSSERIE ET HABITABILITE

La silhouette de la 1900 "Super" est d'une grande simplicité et il est intéressant de constater qu'en sept ans, elle n'a guère vieilli. L'adjonction de quelques chromes, habilement répartis, et le choix d'un jeu de coloris "actuels" ont suffi à maintenir au goût du jour une caisse, certes un peu lourde, mais sobre et non dénuée de distinction.

La présentation intérieure a également fait de gros progrès et fait apprécier, à première vue, la finition d'une manière peut-être optimiste.

Cette voiture est une confortable quatre places pouvant, à la rigueur, accueillir cinq grandes personnes ou encore quatre grandes personnes et deux enfants. Les quatre portières s'ouvrent d'arrière en avant mais on aimerait que leur angle d'ouverture soit augmenté. Relativement fermes au premier abord, les banquettes se révèlent pourtant confortables mais, tout au moins pour les passagers, il serait souhaitable que la profondeur des banquettes et la hauteur des dossiers soient légèrement augmentées. La visibilité générale est relativement satisfaisante mais, à ce point de vue, la 1900 commence à dater et les surfaces vitrées pourraient, sans inconvénient, être nettement majorées.

La climatisation s'effectue dans de bonnes conditions grâce à un chauffage efficace et aux glaces de portières qui sont équipées de petits déflecteurs fixes qui permettent d'aérer sans courant d'air. Il est cependant regrettable - nous nous étonnons même de l'existence de ce défaut sur cette voiture - que les glaces avant ne puissent s'escamoter totalement dans les portières, leur protubérance étant, à la longue, douloureuse pour le coude.

L'équipement général est relativement satisfaisant pour une voiture de ce prix mais nous nous élevons contre la présence de l'orifice du réservoir d'essence à l'intérieur de la malle. Il s'avère, en effet, que des émanations d'essence se propagent à l'intérieur de la voiture chaque fois que l'on fait le plein du réservoir et ce, à la faveur des virages. Et comme cet orifice de remplissage ainsi que sa trappe sont également assez encombrants, il nous semble que l'on pourrait avantageusement disposer le tout à l'extérieur.

CONCLUSION

Dans un autre domaine, enfin, il commence à être de notoriété publique que les Alfa-Romeo - comme d'ailleurs la plupart des voitures italiennes - souffrent d'un équipement électrique déficient. Nous avons eu la preuve de cette carence à plusieurs reprises et il est à souhaiter que le nécessaire soit fait rapidement, au besoin en recourant à l'importation en Italie de matériel étranger.

L'Alfa 1900 "Super" présente un lot de qualités qui en font un véhicule séduisant. Cette berline "familiale" possède, en effet, un moteur brillant, d'une cylindrée acceptable et dont les performances satisferont une clientèle difficile. Sa consommation raisonnable, sa souplesse et son insonorisation constituent également des atouts auxquels il convient d'ajouter encore la qualité de sa boîte de vitesses, sa tenue de route, sa suspension et son habitabilité.

En revanche, la dureté de sa direction, de sa pédale de frein, de son embrayage et des verrouillages de la boîte, constituent autant d'éléments de jugement défavorables qui, sans porter atteinte à la sécurité - sauf cependant en ce qui concerne le freinage avec une conductrice - nuisent parfois à l'agrément. La maison Alfa-Romeo se doit donc de remédier rapidement à ces défauts qui nous contraignent à nuancer un jugement définitif qui aurait pu être des plus favorables dans ses grandes lignes.

André COSTA

CONTENANCE DE LA MALLE

Pour apprécier exactement la contenance du coffre de chaque voiture essayée, nous avons adopté une série de huit valises étalon.

Nous sommes parvenus à mettre dans le coffre d'Alfa-Romeo 1900 nos valises 1,2,4, 5, 7 et 8, ce qui représente un volume utile de 250 dm³.

Le coffre peut donc être considéré comme satisfaisant pour une voiture de 4 places. Notons que la roue de secours, placée verticalement sur le côté droit, est très accessible mais occupe une place précieuse. D'autre part, le bouchon d'essence est mal placé sous une trappe dans le coffre.

ETANCHEITE

Nous avons procédé à notre essai d'étanchéité suivant les normes habituelles, c'est-à-dire que la voiture est placée durant 2 minutes sous une pluie artificielle de 10 kg de pression. Par ailleurs, un arrosage du dessous figure les projections d'eau des roues.

L'Alfa-Romeo 1900 S s'est révélée bien étanche, aussi bien dans l'habitacle que dans le coffre et sous le capot.

CARACTERISTIQUES

MOTEUR : Puissance fiscale : 11 CV. Cylindrée : 1975 cm³. 4 cylindres en ligne, 84,5 x 88. Un carburateur inversé Solex 40 PAI, 4 temps. Allumage par delco. Batterie : 12 V 38 AH. Graissage sous pression. Filtre à huile. Contenance du carter d'huile : 6 litres. Refroidissement à eau sous pression par pompe et thermostat. Contenance du réservoir d'essence : 53 litres. Soupapes en tête inclinées. Deux arbres à cames en tête commandés par chaîne. Rapport volumétrique : 7,5. Puissance au frein : 90 CV à 5,200 t/m. Couple maximum : 14,3 mkg à 3,500 t/m.

TRANSMISSION : Roues arrière motrices. Embrayage monodisque sec. Boîte de vitesses mécanique à 4 vitesses, toutes silencieuses et synchronisées. Levier sous le volant. Rapport du couple : 4,1 (10 x 41).

RAPPORTS DE TRANSMISSION : 1re : 13,45; 2e : 8,98; 3e : 6,1; 4e : 4,1 ;
M.A. : 14,8. Vitesse théorique aux 1000 t/m.
en 4e : 31,2 km/h.

CHASSIS, SUSPENSION : Carrosserie autoporteuse, tout acier. Suspension avant à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux. Suspension arrière à essieu rigide semi-flottant et ressorts hélicoïdaux. Stabilisateur avant et amortisseurs hydrauliques télescopiques.

FREINS : Hydrauliques sur les quatre roues; frein à main mécanique sur les roues arrière. Surface totale de freinage : 1'400 cm².

DIRECTION : A vis et galet. Rayon de braquage : 6,2 mètres à droite et à gauche.

PNEUMATIQUES : 165 x 400.

CARROSSERIE : Tôle d'acier. Poids à vide : 1'200 kg (655 kg à l'avant et 545 kg à l'arrière)-

CARACTERISTIQUES DE PERFORMANCES : Cylindrée à la tonne : 1'645 cm³.
 Puissance au litre : 45,5 CV.
 Puissance à la tonne : 75 CV.
 Rapport poids-puissance : 13,3 kg/CV.
 Surface de freinage à la tonne : 1'166 cm².
 Autonomie moyenne de la voiture : 500 km.

PERFORMANCE ET CONSOMMATION

Conditions météorologiques :

Pression barométrique : 750 mmHg; Vent : O.S.O., 3 à 4 m/s; Température : 15°;
 Hygrométrie : 50 %.

I.- Essais de vitesse sur l'autodrome de Montlhéry (anneau de 2 548,24 mètres) :

a) avec une personne à bord : 1er tour : 58" 3/5, soit 156,5 km/h;
 2e tour : 58" 1/5, soit 157,6 km/h;
 3e tour : 57" 4/5, soit 158,7 km/h;
 4e tour : 57" 2/5, soit 159,8 km/h.

b) à pleine charge, soit avec quatre personnes à bord :

1er tour : 1'1" 3/5, soit 151,2 km/h;
 2e tour : 1' soit 152,9 km/h;
 3e tour : 59" 3/5, soit 153,9 km/h;
 4e tour : 59" 1/5, soit 155,5 km/h.

II.- Consommation maximum et de croisière :

a) consommation mesurée durant l'essai routier : 15,5 litres aux 100 km à la
 moyenne de 94,2 km/h;

b) consommation de croisière mesurée sur un circuit de 200 km : 10,4 litres
 aux 100 km à 70,5 km/h de moyenne.

VITESSE : 159 KM-H

- CONSOMMATION MOYENNE : 10,4 L.

QUALITES

Performances très satisfaisantes
 Bonne tenue de route
 Consommation très raisonnable
 Ensemble souple
 Insonorisation satisfaisante
 Boîte bien synchronisée
 Suspension généralement confortable
 Présentation de bon aloi
 Habitabilité satisfaisante
 Malle de bonne contenance
 Equipement général assez complet

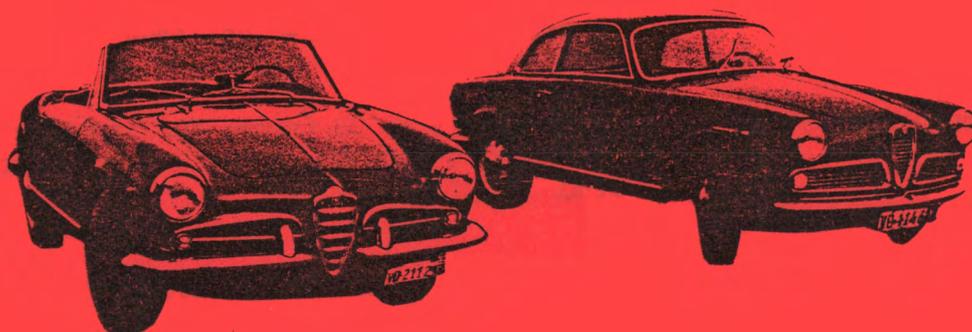
DEFAUTS

Pédale de frein dure
 Direction dure
 Embrayage dur
 Verrouillages de boîte durs
 Suspension avant légèrement trop souple
 Amortisseurs arrière mal refroidis
 Accessibilité discutable pour des personnes
 de forte corpulence
 Dessin des banquettes pouvant être amélioré
 Orifice du réservoir d'essence mal situé
 Faiblesses dans l'équipement électrique

REGISTRE SUISSE ALFA-ROMEO

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS 1983

- Août 1983 : Aucune activité particulière prévue pour cette période. Les stamms sont également annulés.
- Samedi 10 et dimanche 11 septembre 1983 : Sortie avec le Club Alfa-Romeo de France au circuit du Mas-du-Clos, près d'AUGUSSON
- Jeudi 29 septembre 1983 : Stamm dès 19 h. 00 (repas facultatif et discussions diverses) à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains, 3280 MORAT/MURTEN.
- Dimanche 2 octobre 1983 : Sortie dans le Jura. Une circulaire vous sera adressée à cet effet.
- Jeudi 27 octobre 1983 : Stamm dès 19 h. 00 (repas facultatif et discussions diverses) à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains, 3280 MORAT/MURTEN.
- Jeudi 24 novembre 1983 : Stamm dès 19 h. 00 (repas et discussions diverses) à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains, 3280 MORAT/MURTEN.
Ce dernier stamm de l'année pourra faire l'objet d'une modification, le comité vous avisera en temps utile.



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.