



Registre Suisse

BULLETIN N° 4 DECEMBRE 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 MIOLA 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 20 4125 <u>RIEHEN</u>	Ø 061 / 67'50'27 (privé)

BILLET DU PRESIDENT

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

L'activité de notre société a été particulièrement dense cet automne. En effet, dès la rentrée des vacances d'été, vous avez été invités à participer au week-end organisé par le Club Alfa-Romeo de France au circuit du Mas-du-Clos près d'Aubusson les 10 et 11 septembre 1983. Vingt-sept personnes ont fait le déplacement, soit plus de 500 kilomètres simple course pour la plupart des véhicules. Ce fut un plaisir remarquable pour les oreilles d'entendre le bruit caractéristique des moteurs à deux arbres à cames en tête, de temps en temps troublé par les 4 cylindres à plat des Alfasud et 33, les 8 cylindres en V de quelques Montréal, et une Alfetta Turbodiesel. Nos yeux ont été émerveillés par la fabuleuse collection FERRARI de Monsieur BARDINON, propriétaire du circuit. Je ne parlerai pas de l'organisation qui nous a fortement déçus, ni du "dîner de gala" (programme dixit) du samedi soir qui nous a laissés sur notre faim. Chacun avait la possibilité de tourner sur la piste, et de mieux connaître les réactions de son véhicule.

Le dimanche 2 octobre 1983, une trentaine d'entre nous se sont retrouvés à MURIAUX dans le JURA. Nous avons été fort bien reçus par notre ami et membre passif Claude FRESARD. De nombreuses discussions mécaniques ont suivi un repas de midi très bien servi.

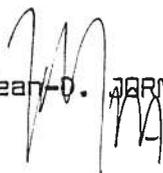
Le samedi 26 novembre 1983, nous avons visité le Musée du Vitrail à ROMONT. Autant les objets exposés que les locaux dans lesquels ils se trouvaient ont suscité l'admiration de vingt personnes. En fin d'après-midi, nous avons partagé un dernier verre pour cette année 1983. Le repas qui suivit fut loin de récolter des éloges.

L'activité du Registre Suisse Alfa-Romeo pour cette année est donc terminée. Je me réjouis de vous revoir lors de notre assemblée générale prévue le samedi 28 janvier 1984 à l'Hôtel MONTILLIER à PULLY-LAUSANNE. Vous serez convoqués par circulaire d'ici fin décembre 1983.

Pour conclure, je vous demande absolument de venir nombreux lors de nos manifestations. Il me semble qu'elles sont toutes dignes d'intérêt de par la qualité des prestations que votre comité essaye de vous fournir. J'aimerais également que chacun puisse amener le maximum de propositions attirantes pour les sorties à venir. Vous trouverez, dans le présent bulletin, le calendrier de la première moitié de notre activité 1984.

Je vous souhaite à tous d'heureuses fêtes de fin d'année et vous adresse, Chers Membres du Registre Suisse Alfa-Romeo et Chers Intéressés, mes vœux les meilleurs pour 1984.

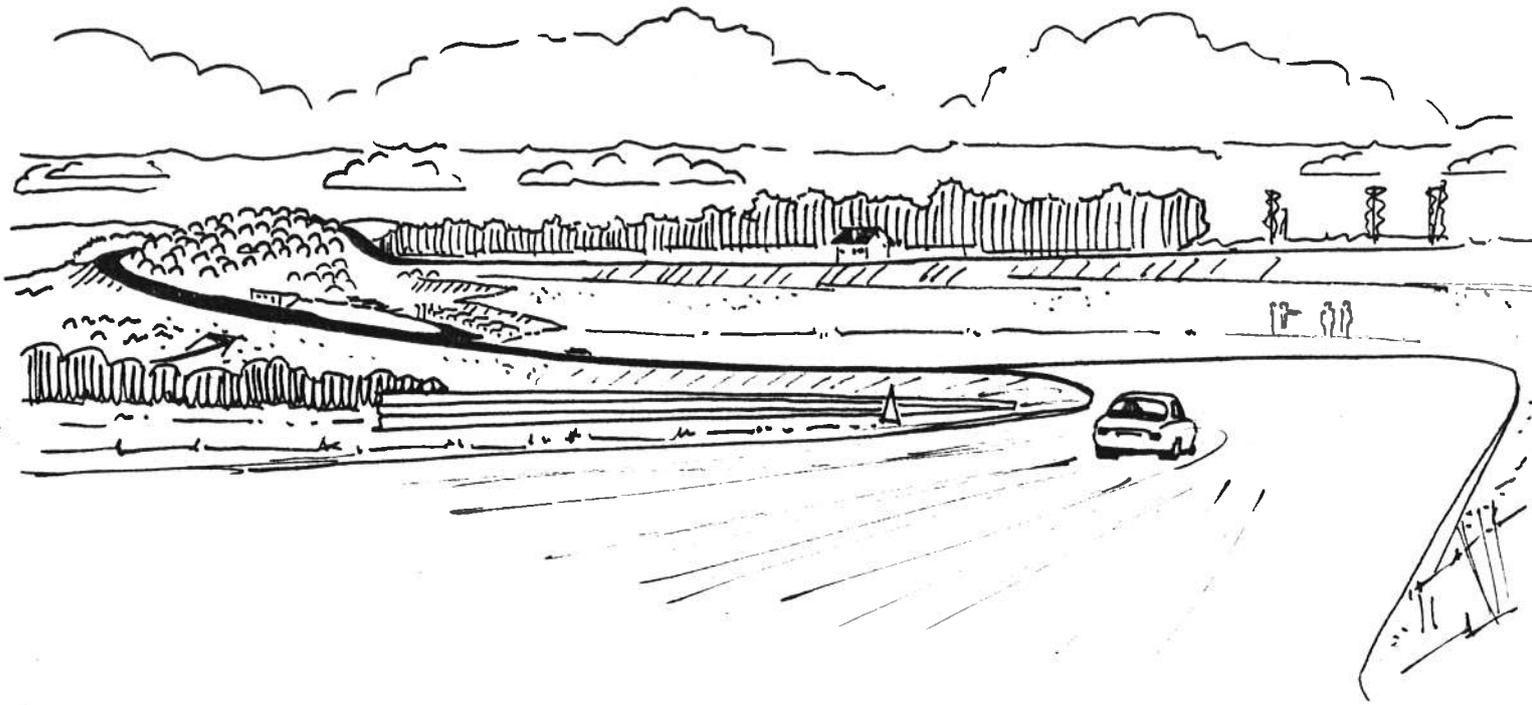
Jean-D. JARNAYVAZ



PETITES ANNONCES

A vendre :

- 1.- Coupé Giulia Sprint GT Veloce, 1967, entièrement restaurée.
Prix à discuter. S'adresser à :
U. HOFER, Garage du Casino à Yverdon. Ø 024/ 21'13'35
- 2.- 1900 Super Berlina, 1958, 80'000 kilomètres environ, en bon état.
Prix à discuter. S'adresser à :
U. HOFER, Garage du Casino à Yverdon. Ø 024/ 21'13'35
- 3.- Spider 1300 Veloce, 1960, état relativement bon, mais à rafraîchir.
Prix fr. 15'000.-- à discuter. S'adresser à :
Monsieur SAEGESSER, chez COMARCO SA, Ø 063/ 61'20'91
- 4.- Coupé 1750 GTV, 1970, 93'000 km, en bon état avec intérieur
cuir naturel. Prix : fr. 7'200.--. S'adresser à :
T. FALCONI, Garage SPORT, à Corseaux. Ø 021/ 52'64'52



SORTIE ANNUELLE DU CLUB ALFA-ROMEO DE FRANCE A AUBUSSON

Samedi 10 septembre sur le coup de midi 13 ALFA à plaques blanches garnissent les places de parc de la vieille ville de Montluçon. Après une halte culinaire, nous nous rendons à Guéret, point de rencontre avec le Club Alfa-Romeo de France. Une petite collation et les souhaits de bienvenue nous sont offerts par un représentant de la Municipalité. En fin d'après-midi, on assiste à une véritable invasion d'ALFA que la grande place de l'Hôtel-de-Ville a de la peine à contenir. Puis le mouvement de l'envahisseur se dirige vers les quelques pompes à essence ouvertes car on nous annonce que le dimanche sera sec ... côté carburant. Après un parcours en commun dans la Creuse, nous atteignons, au détour d'un bois, l'hôtel de la Seiglière.

Le dimanche, les voitures se rendent au circuit privé du Mas-du-Clos admirablement dessiné et très bien construit. On note la présence de nombreuses GIULIETTA tous modèles dont certaines préparées pour les épreuves V.E.C., d'autres dans leur "jus".

Quelques GTA attirées par le circuit sont aussi de la partie, du côté des 2600, une seule SPRINT, pas de 1900, et une voiture d'avant-guerre qui est une vraie ... réplique (1750) !

Après les essais libres, ces voitures vont être lancées sur le circuit par groupes successifs.

Aux abords de la piste et dans certains virages délicats, nous avons constaté les belles prestations de la série des 2000 : les agiles coupés, les cabriolets étonnamment rigides sur ce parcours sinueux et même une berline très à l'aise et fort bien pilotée. Des chronos intéressants sont sortis de ce groupe laissant les GTV 6 et MONTREAL à quelques distances. Les tours les plus rapides ont été effectués par des GTA, ALFASUD TI et la GIULIETTA ZAGATO.

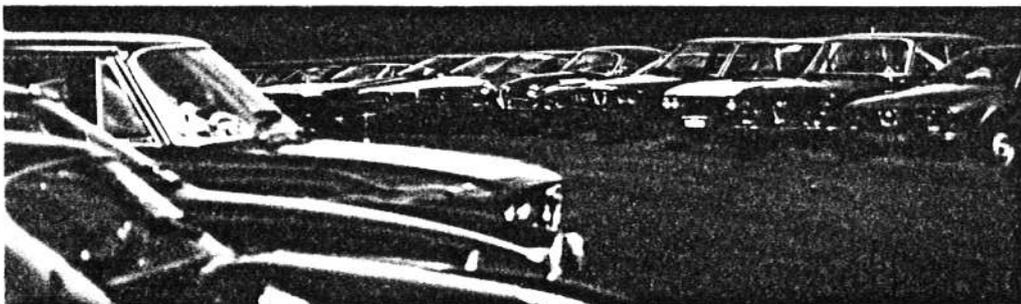
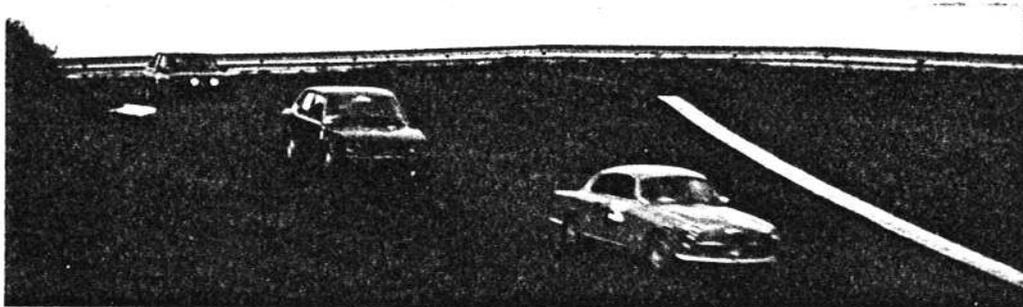
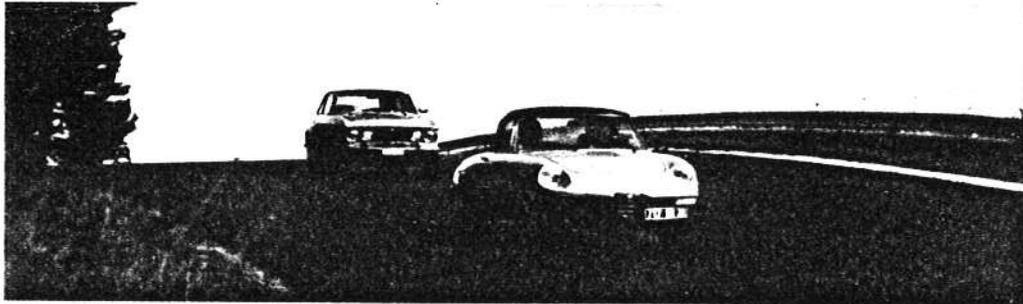
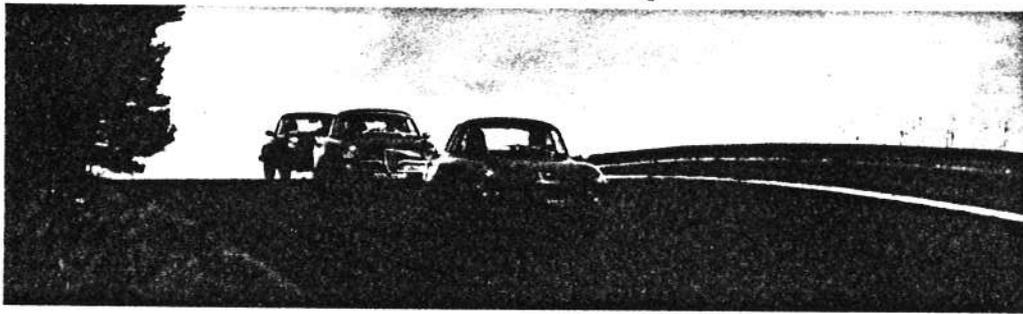
On regrette l'absence des TZ et pourquoi pas une Formule III animée par un fameux double arbre ? Lors d'un prochain rendez-vous peut-être.

Après le dîner pris dans les locaux accueillants bordant le circuit, nous avons droit à un dessert exceptionnel puisque les portes de la collection FERRARI, du Mas-du-Clos vont s'entrouvrir pour nous laisser admirer, quelques instants, des bolides rouges qui font rêver : GTO, LM, P4 ...

Puis en fin de journée, les finales des groupes ont lieu sur le circuit et la pluie clôturera la manifestation.

Malgré l'organisation un peu décausue, nous garderons un excellent souvenir de ces journées dans la capitale de la tapisserie.

A. KOHLER



Circuit du Mas du Clos, dimanche 11 septembre 1983

Lorsque notre Comité annonça une sortie du Registre Alfa-Romeo Suisse, en commun avec le Club de France, avec au but de ce week-end, le circuit automobile du Mas du Clos, je fus certainement un des premiers à retourner mon inscription.

Bien que n'ayant jamais trop aimé les courses en circuit (je n'ai couru pratiquement qu'en rallyes), j'ai trouvé l'occasion très bonne de renouer avec mes anciens contacts de course.

"Sur le circuit, je suis également parmi les premiers, trop impatient de retrouver mon élément. De plus, pas trop dépaycé, je suis au volant de mon Alfasud 105 CV. qui me rappelle tout de même mes ex-Alfasud groupe II.

A côté de moi, un jeune français avec une Sud aussi, qui avait fait le dernier "Monte" (rallye de Monte-Carlo). Quelle chance ! Un pilote avec qui je pourrai me mesurer. Sans mépriser les autres ... pilotes ou voitures, je suis un chauvin de la Sud. On a fait tellement de trucs ensemble.

Première série de voitures à partir sur le circuit, les deux Sud découvrent le tracé.

Première partie rapide avec une longue montée, retour à droite, descente et une suite de courbes longues qui se négocient à la limite, mais à fond, pour arriver dans la partie sinueuse et technique du circuit. Une courbe à droite qui n'en finit pas, qui resserre pour arriver sur un virage lent à gauche, un peu en devers. Remontée pour sauter sur deux virages à l'équerre à droite, que l'on ne peut justement pas négocier en une seule fois. Puis un gauche serré en descente, passage sous la passerelle (il y a toujours une passerelle sur un circuit), un droit ouvrant dans une petite forêt, deux cents mètres plus loin, le point chaud, un droit-gauche en devers qui plonge vers la rectiligne des boxes... et le premier tour est bouclé.

Pas trop vite au début, il faut chercher ses trajectoires, ses marques pour le freinage, et puis il y a d'autres voitures qui cherchent aussi, des conducteurs qui roulent pour la première fois sur un circuit et qui n'ont pas d'idées des lignes idéales. Déjà 4 ou 5 tours, je retrouve mes vieilles habitudes de freinages tardifs, la ligne s'améliore, mais la route est toujours mouillée et ça glisse.

Devant moi l'autre Sud, une ligne un peu différente, je l'attaque, mais malgré des freinages très tard, je n'arrive pas à la passer, elle sort mieux des courbes grâce à des racings et des amortisseurs plus durs, alors il ne me reste qu'à suivre ou lui faire commettre une faute. Encore 1 ou 2 tours et voilà, il passe mal le droite-gauche avant les boxes et c'est le tête-à-queue... sans mal.

Les organisateurs nous proposent des essais chronométrés, des séries de course, deux demi-finales et la grande finale.

De Suisse, plusieurs participants tournent sur le circuit, GTV 6, Coupé 2000, GTA, Alfa 33 et autres. L'ambiance de course s'installe, les français sont là en nombre, avec des voitures récentes surtout, quelques GTA affûtées, des Sprint ronflantes, une SZ très rapide.

Après les premiers essais chronométrés, j'obtiens le 3ème meilleur temps derrière la SZ et une des GTA. Quelle surprise ! L'autre Sud me suit à $3/10^e$.

Dans les séries, les voitures partent dans l'ordre de classement par catégorie.

ler de ma série, je me retrouve pour les demi-finales. Mais je me présente trop tard pour la lère demi-finale et pars dans la 2ème, mais en dernière ligne derrière 18 voitures, au lieu de la lère ligne.

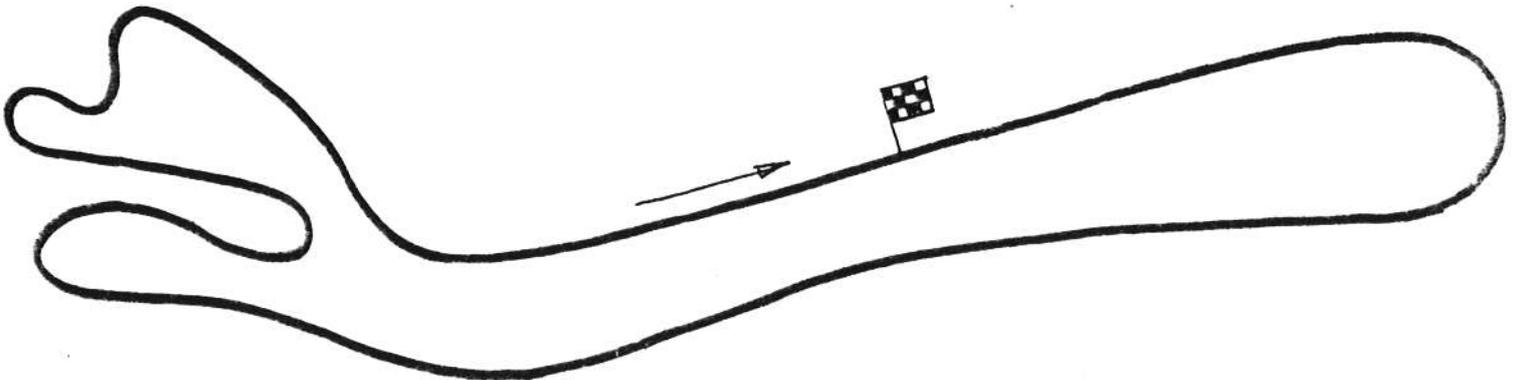
Un départ très rapide me permet de prendre quelques places pour entrer dans le peloton au 1er virage. Dans la partie rapide, je me mets en aspiration derrière une série de GTV 6. Devant, ça freine trop tôt, mais je ne peux pas passer. Au 1er virage de la grande courbe, je fais l'intérieur et freine très tard. Résultat : 5 voitures d'un coup, au virage suivant même tactique ; encore 2 voitures dans le double équerre, la Giulietta se tire par peur, avant le droite-gauche en devers, je ne freine pas et passe encore 3 voitures et la dernière à la sortie malgré mes 2 roues dans l'herbe. Total : le 1er tour est bouclé et je suis premier. Pensez à la tête des autres, une Alfasud un peu dévergoncée qui en remonte à plus fort.

Reste la finale. Malheureusement la journée passe si vite qu'il faut déjà songer au retour en Suisse. Aussi, je quitte le circuit avant le déroulement de cette dernière. Dommage, on aurait sûrement bien ri encore une fois. Ce sera pour une prochaine fois. On parte déjà en coulisses de Montléry."

Mais que les amateurs de randonnées moins sportives se rassurent, un tel week-end valait bien le déplacement pour tout le monde, ne serait-ce que le Musée Ferrari et ses bolides de compétition. Mais ce reportage-là n'est pas pour moi.

Au revoir amis alfistes.

Pierre MAYE



A propos de notre sortie à Aubusson avec le Club Alfa-Romeo de France

Etant entré depuis peu dans ce club sympa qu'est le Registre Alfa, ce fût donc ma première sortie. Tout commença le vendredi déjà.

Eh oui, car pour une manifestation avec le Registre, la voiture doit être dans un état impeccable, raison pour laquelle je l'ai lavée et essuyée avec amour. Samedi 5 heures, le réveil et la déception... il pleuvait. Nous avons tout de même pris la route et malgré les violents orages qui obligèrent ma fiancée à écoper, nos deux voitures rejoignèrent leurs consocieurs à Digoin.

De là, nous nous sommes rendus à Montluçon pour le repas de midi dans une auberge fort accueillante. Puis déplacement sur Guéret où l'accueil fut assez réussi, mais traîna déjà un peu en longueur. Vers 19 h.00, le cortège Alfa se composant de 120 voitures environ, se dirigea vers Aubusson. Malheureusement, les nouvelles Alfa étaient aussi nombreuses que les anciennes, et les anciennes n'étaient pas "très anciennes" et par souvent non d'origine ou trop modifiées.

Entre 19 h.30 et 20 h.00, arrivée à Aubusson à l'Hôtel où devait se dérouler la soirée. C'est à partir de là que les organisateurs français paniquèrent et que bon nombre d'entre nous "tickèrent", ne sachant pas la suite du programme et n'obtenant rien à manger sans les fameux tickets (tickets pour la soirée, t. pour le circuit, t. pour le concours photos, t. pour l'entrée au Musée et t. pour le repas du dimanche).

Après le repas, vers 24 h.00, nous avons repris la route pour rejoindre notre hôtel à quelques 35 km, un établissement ancien et pittoresque.

Le dimanche, après 60 km. de trajet, nous sommes arrivés sur le circuit à 10 h.00. Trop tard pour les essais, dommage !

A 11 h.00, je suis sur la grille de départ avec mon groupe pour les temps chronométrés. N'ayant fait aucun tour de circuit au préalable, je tremblais comme une feuille. Autour de moi, une GTA (le vainqueur de la journée), une GTV 6, 2 SS. et quelques Giulietta Sprint et Spider.

Soudain, crissements de pneus et fumée bleue. C'est le départ. Je me hisse d'entrée derrière la GTA, suivis par la GTV 6 et une SS.

J'ai suivi la GTA presque jusqu'au Château, mais ne connaissant pas le tracé, j'ai risqué une sortie de piste et j'ai lâché le pied, me réservant pour le 2ème tour chrono. Mais il m'aurait fallu au moins trois tours pour pouvoir bien négocier mes virages et c'est avec un temps de 1'57"14 que j'ai terminé mon 2e tour contre 1'52"10 pour la GTA et 1'60"05 pour la GTV 6.

Environ 120 voitures furent ainsi chronométrées durant la matinée, réparties en 10 groupes. L'après-midi, selon les temps du matin, des groupes ont été reformés, mais ce n'étaient plus les temps qui furent pris en considération, mais le classement.

C'est la raison pour laquelle je ne suis pas allé courir, de peur de faire de la casse car la majorité prenait des risques incroyables et je tenais à rentrer avec mon spider entier.

La perte de temps entre les différentes manches fut regrettable et si cela avait été plus suivi, on aurait pu parcourir plus de tours. C'est seulement de 19 h.00 à 19 h. 30 que l'on nous a permis de refaire quelques tours de piste libre et ce furent là certainement mes meilleurs tours.

A 20 h. 00, sous une pluie battante, voici enfin la remise des prix. Nous n'étions plus qu'une cinquantaine de personnes et les seuls Suisses encore présents.

Nous avons reçu chacun un magnum de champagne et pour notre vice-président Antoine KOHLER, une coupe pour la meilleure photo. Bravo encore ! Ca valait la peine de patienter.

Je voudrais aussi signaler l'excellent choix du circuit par les organisateurs. Le revêtement était frais refait et le tracé vraiment sensationnel. J'ai éprouvé vraiment de la satisfaction à pouvoir comparer ma voiture aux autres et à pouvoir aussi me rendre compte combien certains modèles sont plus au point que d'autres.

A propos du classement chrono, voici les meilleures voitures :

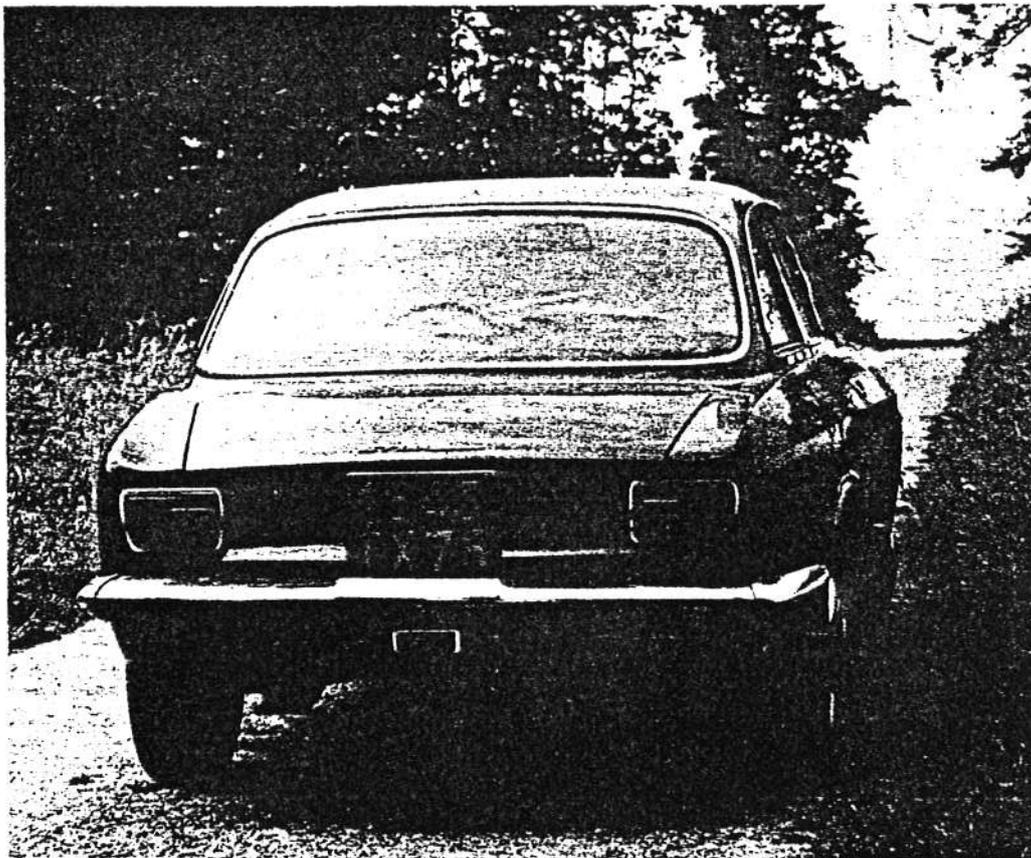
- | | |
|--------------------------------|-------------------------|
| 1. GTA 1600 | 1'52"10 |
| 2. Alfasud 105 CV. (un Suisse) | |
| 3. Alfasud 105 CV. | 1'52" et des poussières |
| 4. SZ 1300 | |

A signaler qu'aucune Montreal n'est arrivée en-dessous de 1'60" et qu'une seule GTV 6 a fait 1'58" (sans commentaire !)

Pour ceux du Registre qui connaissent leurs temps, mais pas leur rang, je leur indique qu'avec un 1'57"14, je me suis classé 15ème, ceci afin que vous puissiez faire une comparaison.

Pour conclure, je souhaiterais que notre Club puisse un jour mettre sur pied une sortie de ce style sur un circuit, car une manifestation de ce genre bien organisée et bien pensée laisserait, j'en suis sûr, un souvenir inoubliable.

Jacky PERISSET



" ESSAYEE POUR VOUS " DU JOURNAL "L'AUTOMOBILE" No 256 - Août 1967

ALFA- ROMEO JUNIOR 1300

On peut aimer la voiture à tendance sportive sans pour autant disposer des moyens qui permettent de se l'offrir. Cela ne veut pourtant pas dire que l'on représente un client négligeable puisque souvent ce n'est que pour 2 ou 3000 F que le rêve échoue. Nombreux constructeurs en sont convaincus, à un degré tel que très fréquemment ils font cotoyer sur une même chaîne le modèle de base, voire de prestige avec une version un peu moins puissante, un peu plus simplifiée afin d'aboutir à un prix de revient qui permette de retenir une clientèle susceptible d'évoluer financièrement par la suite ou plus simplement d'aller chercher ailleurs ce qu'elle n'a pu se procurer pour une basse question de quelques centaines de francs. Alfa-Romeo est certainement convaincu de tout cela, la présence de la Junior 1300 à l'intérieur de sa gamme en atteste.

La Junior 1300 est une version simplifiée et moins rapide de la Sprint G.T. dont l'essai et les caractéristiques étaient réalités dans notre numéro 225 de janvier 1965.

Au seul point de vue de l'aspect extérieur, il faut y mettre l'oeil très près pour différencier une Junior d'une Sprint G.T. puisqu'elles utilisent toutes deux des carrosseries rigoureusement identiques.

En dehors du moteur 1300, c'est dans l'aménagement intérieur plus dépouillé que se situe l'essentiel de ce qui peut caractériser ce modèle.

La boîte à 5 vitesses de la Sprint a été conservée mais on ne trouve pas de servo-freins, ce qui, nous le verrons plus loin, ne va pas sans poser quelques problèmes.

Comme la Sprint G.T., la Junior 1300 est traitée en 2 + 2. L'aménagement des places arrière n'est pas négligé, puisque l'on trouve deux cendriers et deux poignées de maintien, mais la garde au toit étant très moyenne et la place entre le dossier avant et la banquette très relative, il ne faut pas espérer loger ici des adultes. L'équipement est bien traité, on rencontre notamment : deux pare-soleil orientables, un vide-poche fermant à clef, deux petites boîtes à gants dans les panneaux à la hauteur des passages de roues. Tout est donc pour le mieux mais nous aimerions seulement que les accoudoirs soient placés un peu moins en avant.

Le tableau de bord porte quatre cadrans circulaires que l'on pourrait croire bien disposés mais par un curieux hasard, celui qui se trouve le plus à gauche et qui reçoit le manomètre de pression d'huile et la jauge à essence, est inondé de reflets de telle sorte qu'il est pratiquement illisible, cette remarque vaut à un degré moindre également pour le compte-tours.

Cela dit, le rétroviseur est à deux positions et il faut saluer la présence d'un compteur journalier. Mais on ne trouve pas de montre, pas d'allume-cigare et pas de deuxième vitesse d'essuie-glace. Ceux-ci n'assurent d'ailleurs pas un balayage suffisant en hauteur et laisse un angle mort important au centre du pare-brise. Signalons enfin que le répétiteur lumineux de clignotants manque d'intensité.

La position de conduite sous le seul angle de la position du corps dans le siège est bonne, parce que d'une part elle autorise une position très allongée et que d'autre part le conducteur est irréprochablement centré par rapport au volant et au pédalier. Mais ce dernier possède des pédales montées beaucoup trop verticalement pour ne pas occasionner une certaine fatigue de la cheville. Autre détail, la garde entre le volant et l'assise du siège est un peu faible. La cuisse butte assez facilement contre la jante du volant lors des freinages de telle sorte qu'un utilisateur de forte corpulence se trouvera certainement gêné.

Les sièges sont confortables, mais l'enveloppe du dossier est un peu étroite si bien que là encore il est bon de ne pas présenter une surface dorsale hors de la bonne moyenne si l'on veut s'y loger aisément. On a sans doute considéré en dessinant tout cela, ce qui est sympathique mais un peu trop optimiste, que tous les utilisateurs mesureraient 1,75 m et accusaient 75 kg sur la balance.

Toujours en ce qui concerne ces sièges, leurs dossiers ne sont pas verrouillables et pas davantage réglables en inclinaison; économie quand tu nous tiens !

Un dernier mot avant de prendre la route sur la visibilité qui est excellente surtout vers l'avant.

Comme à l'accoutumé, nous avons conduit ce modèle à Montlhéry pour l'étalonnage de ses performances.

Pour rester objectif lors du dépouillement des chiffres, il est souhaitable de bien vouloir oublier ceux de la Sprint G.T. qui rend presque 300 cc à sa cadette. Cela fait, on constatera qu'avec 1300 cc les chronos sont assez encourageants. Plus de 166 kmh sur l'anneau laisse en effet augurer d'un vrai 170 kmh sur route, allure à laquelle il est déjà possible ne pas s'en laisser compter par des voitures notoirement plus puissantes.

Moteur

Pour les accélérations, la Junior 1300 est créditée respectivement de 19" 4/10 et de 36" 1/10 aux 400 et 1 000 m, départ arrêté.

Sur l'autoroute, la voiture soutient très aisément sa vitesse maxi et ce d'autant plus agréablement que le bruit moteur est très raisonnable dans ses manifestations. Sur route plus ordinaire, il faut renoncer en fait à l'utilisation de la cinquième qui ne résiste pas longtemps à l'escalade d'une côte même si elle est d'un faible pourcentage.

La souplesse à bas régime est moyenne sans plus. En fait, c'est le caractère général de la voiture qui donne le ton à ces observations plus que le moteur lui-même en ce que, tant en ce qui concerne la vitesse maximale que le comportement d'ensemble, on a toujours grande peine à se convaincre que la voiture que l'on pilote ne fait, somme toute, que 1300 cc. Nous avons pu le constater, un bon usage de la boîte à vitesses et le profit de la tenue de route qui est excellente, permettent sur route sinueuse de réaliser avec la Junior 1300 des moyennes que peuvent lui envier des voitures de plus de 1800 cc, tout n'est donc qu'une affaire d'utilisation.

Un dernier mot sur la consommation très intéressante puisqu'elle se situe aux environs de 10,5 L aux 100 km en utilisation normale pour ne jamais dépasser 12,3 L en conduite très rapide, ce qui, eu regard aux moyennes réalisées, reste même assez étonnant.

Transmission

On retrouve avec un très grand plaisir la boîte à 5 vitesses commandée par un levier au plancher judicieusement placé. Son maniement s'élève au niveau de ce que nous connaissons de mieux en ce domaine. La synchronisation est irréprochable et le guidage de chaque rapport très positif.

L'échelonnement permet d'exploiter sans restriction le meilleur du moteur puisque l'on peut obtenir : 50 en 1^{re}, 90 en 2^e, 135 en 3^e et 160 en 4^e. Lors de la prise en mains, il arrive seulement de monter directement de 2^e en 5^e, erreur de manoeuvre dont on se débarrasse aisément d'ailleurs après quelques kilomètres. Il n'en est pas tout à fait de même avec l'effort exigé par la commande d'embrayage qui est telle que les conductrices en particulier parviendront à le mettre au rang de défaut, précisons que c'est surtout le rappel de la pédale en question que nous trouvons trop énergique.

Direction

Douce et précise, bien adaptée au comportement général de la voiture avec toutefois une légère tendance à se déstabiliser sur route déformée.

Confort

Le confort de la Junior 1300, sans être exceptionnel, est toutefois très acceptable et permet de réaliser de très longues étapes avec cette voiture sans fatigue particulière.

Tenue de route

La tenue de route de cette voiture est très intéressante et participe très activement au plaisir que l'on éprouve à la piloter sur un itinéraire tortueux.

Manifestement sous-vireuse, le contrôle de ce glissement de l'essieu avant reste aisé en toutes circonstances. Comme la voiture a tendance à manifester un léger refus à l'attaque proprement dite, il ne faut pas hésiter à commencer le braquage avant la zone supposée idéale et tout se passe pour le mieux, si l'on consent à anticiper ainsi.

Sur les ondulations de faible amplitude, on enregistre quelques sursauts verticaux de la voiture s'amorçant surtout à partir de l'essieu arrière. Leur gravité est très relative puisque l'on n'enregistre jamais de perte d'adhérence notoire. Bref, nous nous sommes régalés à utiliser sportivement et parfois très brutalement la Junior 1300, sans jamais avoir pu nous procurer une quelconque émotion.

Freins

Incontestablement, le point le plus critiquable de cette voiture. La pédale de freins oppose une résistance beaucoup trop élevée de telle sorte qu'à très basse vitesse on a la sensation très nette que s'arrêter va poser plus d'un problème. Ce point doit être amélioré impérativement, seul défaut important, il nuit à l'homogénéité de cette voiture et appelle de toute urgence le secours d'une assistance.

Que tout cela ne nous empêche toutefois pas de signaler que la tenue en endurance résiste aux plus mauvais traitements.

CONCLUSION

En lançant sur le marché la Junior 1300, Alfa-Romeo a voulu retenir une clientèle qui bien que séduite par la Sprint G.T., risquait d'aller frapper à d'autres portes en raison de la somme, disons assez "coquette" contre laquelle cette voiture s'échange. Incontestablement l'opération est promise à une certaine réussite et peut même toucher ceux qui veulent rouler Alfa-Romeo sans pour autant solliciter de leur voiture de très hautes performances.

La Junior 1300 n'est pas une Sprint G.T. "miniaturisée", moins bouillante certes de tempérament que son aînée, elle reste néanmoins, tout comme elle, une voiture homogène et sûre. Il importe toutefois que l'on équipe impérativement ce modèle d'un dispositif d'assistance car dans l'état actuel des choses, son freinage exige une qualité musculaire que bien peu de jambes droites possèdent.

PERFORMANCES ET CARACTERISTIQUES DE L'ALFA-ROMEO JUNIOR 1300

VITESSE MAXIMALE

Montlhéry - anneau de vitesse : 2 548,24 m (2 personnes à bord)

1er tour	56" 2/10	- 163,232 kmh
2e tour	56"	- 163,815 kmh
3e tour	55" 8/10	- 164,402 kmh
4e tour	55" 3/10	- 165,889 kmh
5e tour	55"	- 166,793 kmh

ACCELERATIONS

Montlhéry - départ arrêté (2 personnes à bord)

400 m : 19" 4/10 - 1 000 m : 36" 1/10

Reprise à 40 kmh en 4e : 400 m : 21" 2/10
1 000 m : 39" 9/10

CONSOMMATIONS EN CARBURANT ET MOYENNES HORAIRES

relevées durant l'essai de l'Alfa-Romeo Junior 1300

PARIS - BEAUMONT-LE-ROGER - PARIS : 302 km

ITINERAIRE	KM	CONSUM. EN LITRES aux 100 km	MOYENNE kmh	OBSERVATIONS
1re ETAPE	189	12,3	103	Temps orageux Circulation moyenne
2e ETAPE	113	10,6	72,1	Quelques gouttes de pluie. Trafic plus important

Parcours ville : 14 L aux 100 km

Parcours routier : 10,6 L à 12,3 L aux 100 km

QUALITES

TRES BONNE BOITE DE VITESSES
BONNE TENUE DE ROUTE
DIRECTION PRECISE ET DOUCE
BONNE POSITION DE CONDUITE
BONNE HABITABILITE POUR DEUX PERSONNES
EXCELLENTE VISIBILITE
CONSOMMATION TRES RAISONNABLE

DEFAUTS

FREINS APPELANT IMPERATIVEMENT UN
MECANISME D'ASSISTANCE
PEDALIER TROP VERTICAL
Quelques lacunes dans l'équipement général
Moteur manquant légèrement de souplesse
à bas régime



LES COUPES GT 1300 JUNIOR

Il fallait bien qu'un jour Alfa-Romeo trouve un successeur à la fameuse Giulietta Sprint, dont la dernière version appelée "1300 Sprint" fut produite de 1964 à 1965.

La GT 1300 Junior, reprenant la caisse de la Giulia Sprint GT dessinée par la carrosserie Bertone, fut présentée en automne 1966 à la presse.

Ce nouveau coupé, toujours par rapport à la Giulia Sprint GT, offrait une robe moins bien "habillée". La calandre, plus simple, comportait une barre horizontale de chaque côté du traditionnel triangle Alfa, et les chapeaux de roues étaient ceux des Giulia 1300 berlines. Du côté mécanique, les principales caractéristiques étaient les suivantes :

- 1.- Moteur : 4 cylindres, 2 arbres à cames en tête, 2 soupapes par cylindre, 2 carburateurs double corps horizontaux
alésage-course : 74 x 75 mm.
soit cylindrée : 1290 cm³
puissance : 89 CV DIN à 6000 tours/minute
- Transmission : boîte 5 vitesses
traction arrière
- Pneumatiques : 155 x 15

2.- Performances mesurées selon la Revue Automobile (catalogue du salon 1969)

- Accélération : le km départ arrêté 32,7 sec.
Vitesse maximum : 173,2 km/h.

3.- Modifications et évolution

Ce modèle fut produit de 1966 à 1969 sans modification majeure.

Dans le courant 1969, une première amélioration a eu lieu au niveau de la mécanique. Elle a principalement touché l'embrayage, la pose d'un servo-frein, ainsi qu'une barre stabilisatrice sur l'essieu arrière. Il y a aussi eu un nouveau volant propre aux coupés, volant à 2 branches.

Fin 1969 début 1970, les derniers GT 1300 Junior de l'année 1969 avaient des pédales au plancher. Au tout début 1970, les pédales furent suspendues et on y assista également à une modification du tableau de bord qui fut élaboré dans le style des coupés 1750. Les roues de 15" furent remplacées par des roues de 14" et les pare-chocs avant et arrière furent les mêmes modèles que les coupés 1750 GTV 2ème série (plus nervurés, mais sans bananes).

En 1971, l'avant de la voiture changea considérablement en recevant les embouts de la 1750. En 1972, le volant fut à 3 branches comme sur les modèles plus luxueux (GTV 1750 et GTV 2000) et les enjoliveurs de roues comportaient des fixations avec boulons apparents. Entre 1974-1977, la dernière série produite, dans la version luxe, avait les mêmes définitions que le modèle GTV 2000 sans bananes de pare-chocs et avec petits feux arrière. L'intérieur, par contre, tableau de bord y compris, étaient exactement le même que celui du modèle GTV 2000.

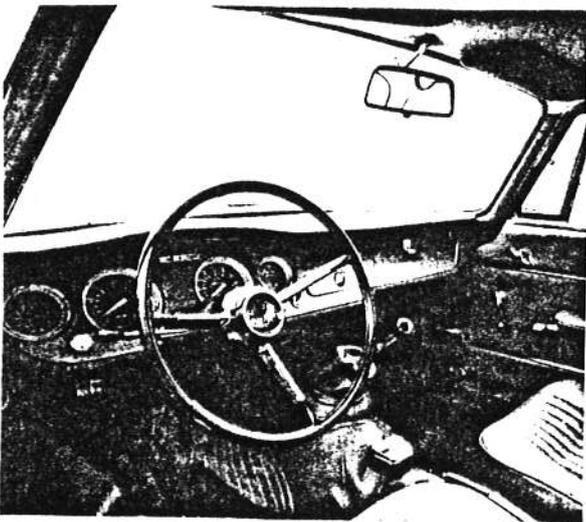
Prochain article : les coupés GTV 1750 et 2000.

Jean-D. JORNAYVAZ

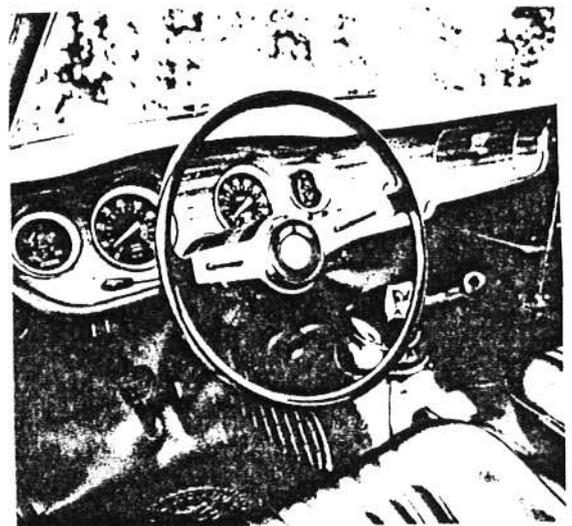


GT 1300 JUNIOR

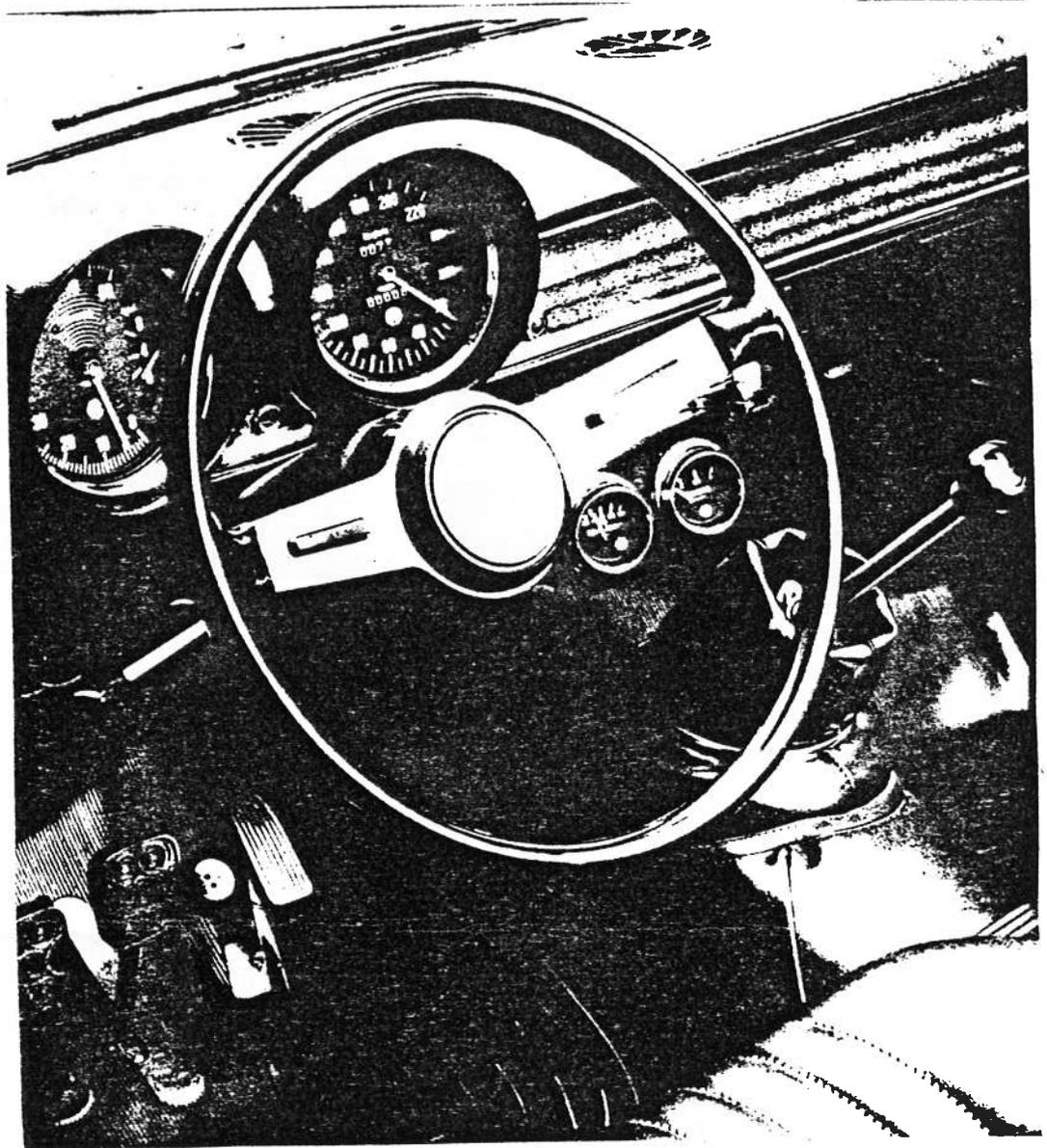
1.- Vue 3/4 avant



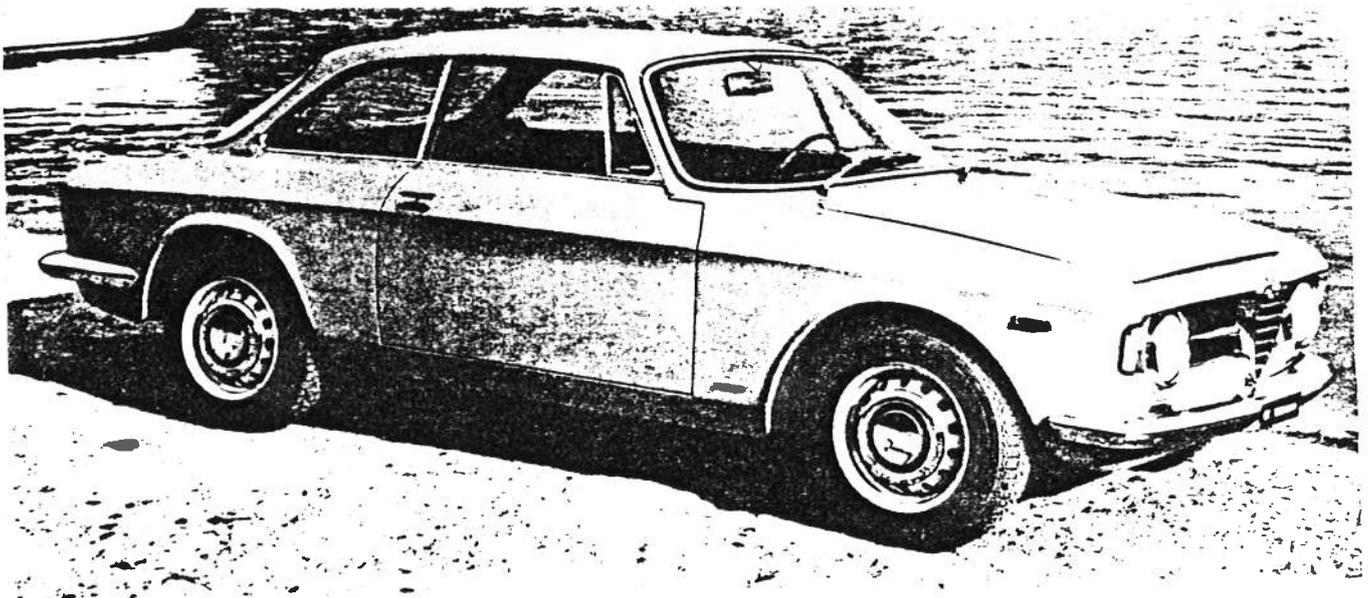
2.- Volant première version



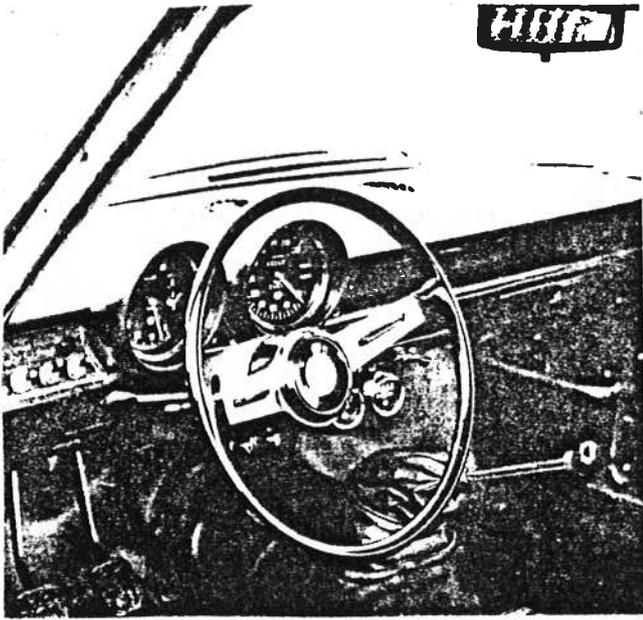
3.- Volant deuxième version



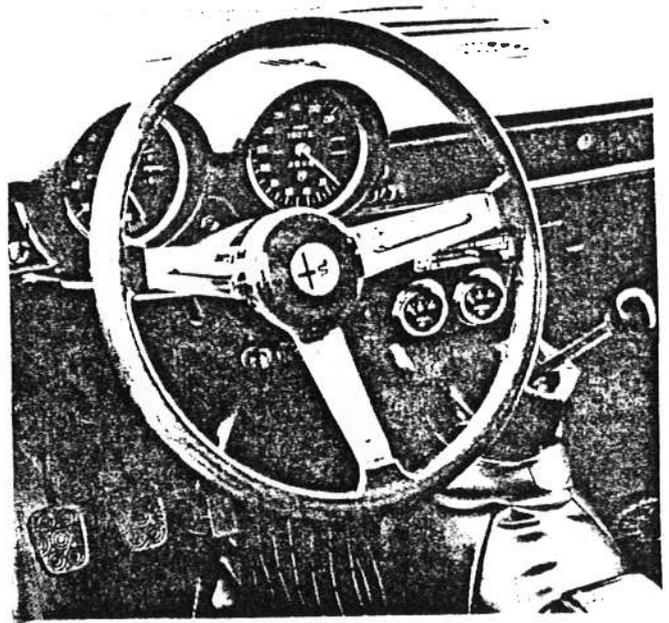
4.- Tableau de bord deuxième version, volant à deux branches
pédalier au sol.



5.- Version 1969 avec jantes de 14" et chapeaux de roues
type 1750



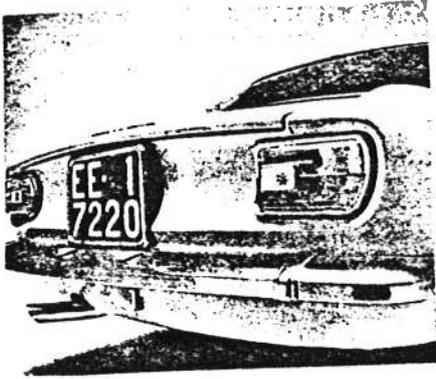
6.- dito photo no 4 mais
pédalier suspendu



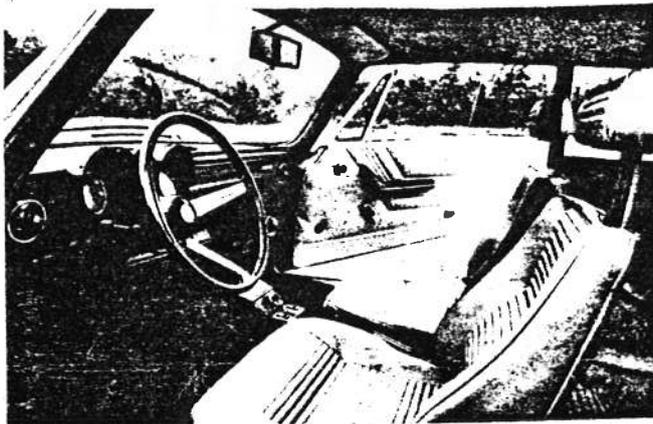
7.- Volant troisième version
type 1750



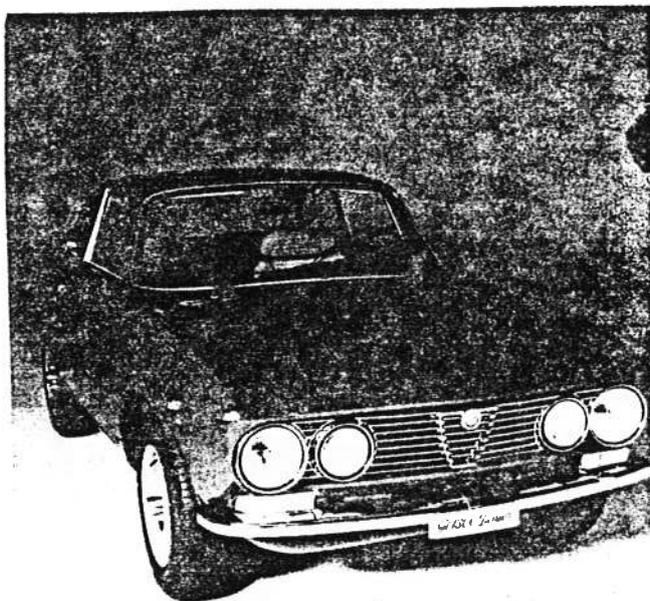
8.- Version 1970, embouts 1750 à l'avant.



9.- Version 1970 pare-chocs nervurés



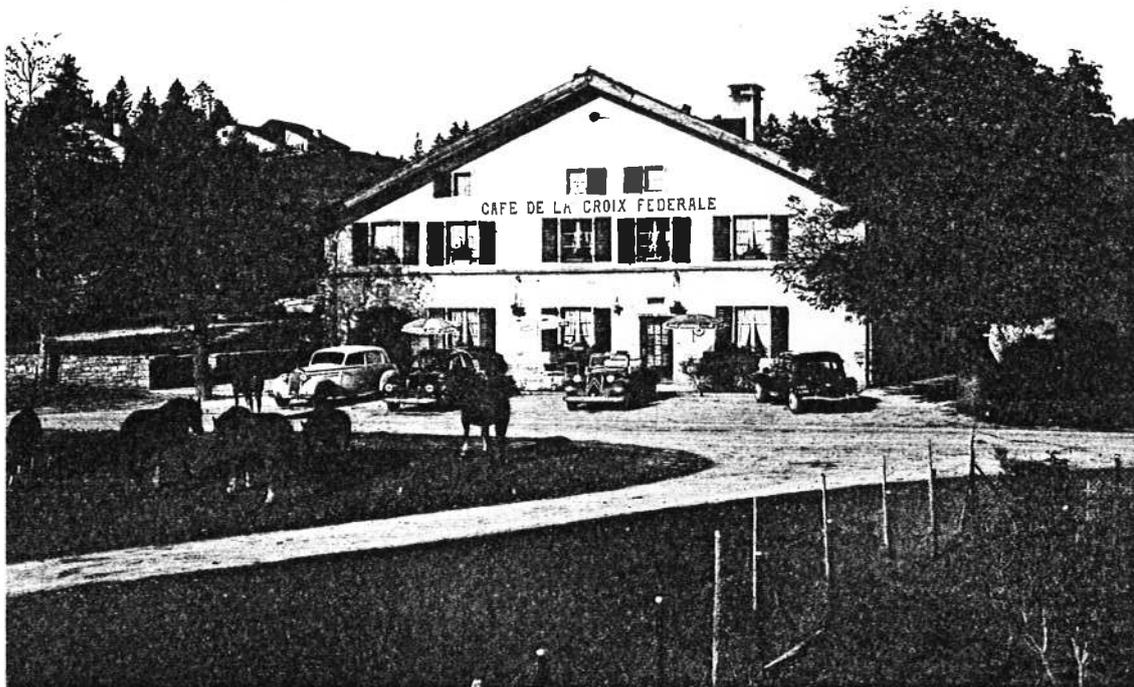
10.- Version 1974 (luxe),
intérieur type 2000.



11.- Version 1974 (luxe)
finitions type 2000



LE RESTAURANT DE MONSIEUR CLAUDE FRESARD A MURIAUX
DU NOUS AVONS ETE RECUS LE 2 OCTOBRE 1983



REGISTRE SUISSE ALFA-ROME O

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS 1ER SEMESTRE 1984

- Samedi 28 janvier 1984 : Assemblée générale à 16 h.00 à l'Hôtel du MONTILLIER (Le Poivrier) à PULLY-LAUSANNE.
- Jeudi 23 février 1984 : Stamm dès 19 h.00 (repas facultatif et discussions diverses) à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains, 3280 MORAT / MURTEN.
- Jeudi 29 mars 1984 : Stamm dès 19 h.00 (repas facultatif et discussions diverses) à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains, 3280 MORAT / MURTEN.
- Jeudi 26 avril 1984 : Stamm dès 19 h.00 (repas facultatif et discussions diverses) à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains, 3280 MORAT / MURTEN.
- Jeudi 31 mai au samedi 2 juin 1984 : Visite du Musée Alfa-Romeo à ARESE / MILAN. Une circulaire vous sera adressée à cet effet.
- Jeudi 28 juin 1984 : Stamm dès 19 h.00 (repas facultatif et discussions diverses) à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains, 3280 MORAT / MURTEN.
-



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.