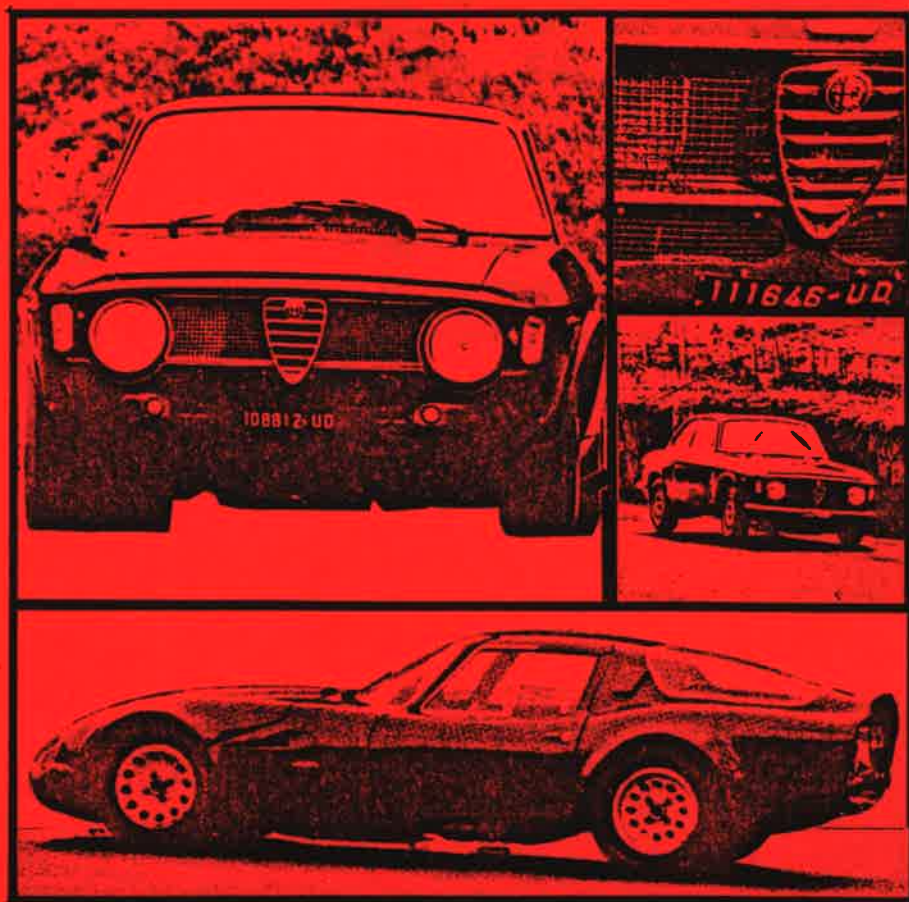




Registre Suisse

BULLETIN N° 6 JANVIER 1985



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)
Membre adjoint :	Gilbert TIERCY Fleurettes 16 1400 <u>YVERDON</u>	Ø 024 / 24'28'56 (privé)

BILLET DU PRESIDENT

Chers Membres du Registre Suisse Alfa-Romeo,

Chers Intéressés,

Un grand merci à vous tous en ce début d'année 1985, pour votre nombreuse participation à notre sortie d'automne à CRESUS / Gruyère et à notre apéritif-stamm à LUCENS. Je vous adresse mes meilleurs voeux et souhaite que votre intérêt pour nos activités continue à se manifester.

Votre comité essaie d'organiser des manifestations intéressantes, culturelles et récréatives. Par ailleurs, il donne également des conseils pour les voitures que vous êtes en train de restaurer, et répond dans la mesure de ses possibilités aux questions que vous vous posez sur notre marque fétiche.

1985 sera une grande année pour notre Registre. En effet, une sortie en commun avec trois clubs d'automobiles anciennes aura lieu les 4 et 5 mai 1985 à YVERDON-LES-BAINS. Vous pourrez admirer des AUTO-UNION / DKW, des CITROEN TRACTION AVANT, des MG., et des ... Alfa-Romeo. Votre vice-président, Antoine KOHLER, travaille d'arrache pied avec ses collègues responsables pour préparer cette très importante rencontre.

Je vous incite vivement à réserver d'ores et déjà ces dates pour y participer nombreux. Je compte sur vous pour que les véhicules du Registre Suisse Alfa-Romeo fassent bonne figure face aux voitures originaires de France, d'Angleterre et d'Allemagne. Nous avons déjà eu l'occasion, quelques-uns d'entre nous, de voir une dizaine de DKW dans un état exceptionnel au sommet de la Vue des Alpes lorsque nous nous sommes rendus à MURIAUX.

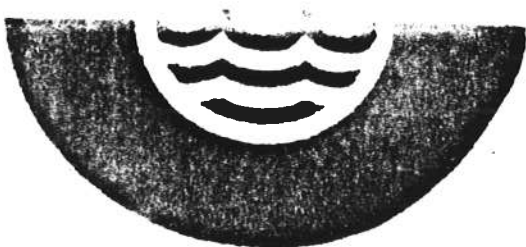
1985 toujours, c'est les 75 ans d'Alfa-Romeo. La société A.L.F.A. a été fondée en 1910, et le premier modèle produit fut les 24 HP atteignant déjà 100 km/h. Nous ne savons pas encore si cet anniversaire sera fêté dignement par la maison Alfa-Romeo ou son importateur suisse. Si ce n'était pas le cas, le comité du Registre Suisse Alfa-Romeo vous proposera une sortie commémorative cet automne.

1985 encore, des voitures remises en état par des membres de notre Registre seront prêtes à prendre la route. Ce sera, pour eux, l'aboutissement de deux à trois années, voire plus, de durs labeurs et de recherches rigoureuses.

Le traditionnel calendrier pour cette année vous est communiqué à la fin de ce bulletin.

Je me réjouis de vous revoir le 9 février 1985 à Châtel-St-Denis, et vous envoie mes salutations les meilleures.

Jean-D. JORNAYVAZ



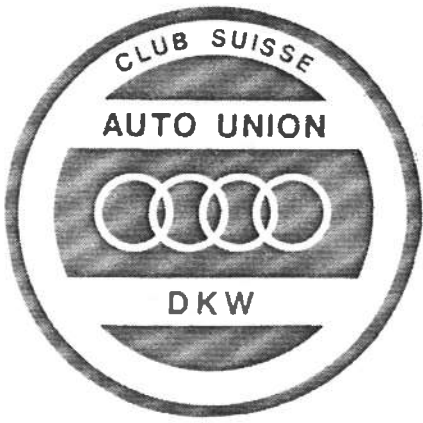
VERDON LES BAINS

Suisse - Schweiz -
Switzerland

Rétro
Autos

4-5 MAI 1985





Depuis 1977, de nombreux romands se joignaient, plusieurs fois par année, au Club Suisse Allemand, pour participer à des rencontres nationales et internationales.

Dès lors, les romands se montrèrent de plus en plus enthousiastes pour restaurer ses voitures Auto Union, doc la plupart sont tractées par un moteur 2 temps.

Ce nombre croissant de romands nous obligea en 1981, à former notre propre club, Club Suisse Auto Union - DKW, ayant comme siège Yverdon-les-Bains.

Dès sa fondation, notre formation pris de l'importance sur le plan international. Plusieurs membres romands, furent récompensés soit par un prix de restauration, ou par une place d'honneur au rallye, dont 9 pays étaient représentés.

Le but de notre club est d'encourager la restauration et le maintien des véhicules Auto Union, tels que DKW d'avant et d'après-guerre, Horch, Wanderer et Audi d'avant-guerre, ainsi que l'organisation de sorties et rencontres.

Aujourd'hui, les Clubs Suisses, compte environ une cinquantaine de romands et une centaine de suisses allemands.

Chaque année, un rallye national est organisé alternativement en Romandie et Outre-Sarine.

Une étroite collaboration subsiste, malgré les difficultés linguistiques.

En Romandie, nous avons recensé environ 90 véhicules en état de marche, de 1932 à 1964.

Avec les compliments du DKW Club Suisse.

CLUB SUISSE
AUTO UNION



DKW

Case 46

CH - 1401 Yverdon-les-Bains



PRESENTATION DU CLUB CITROËN SUISSE 34/57

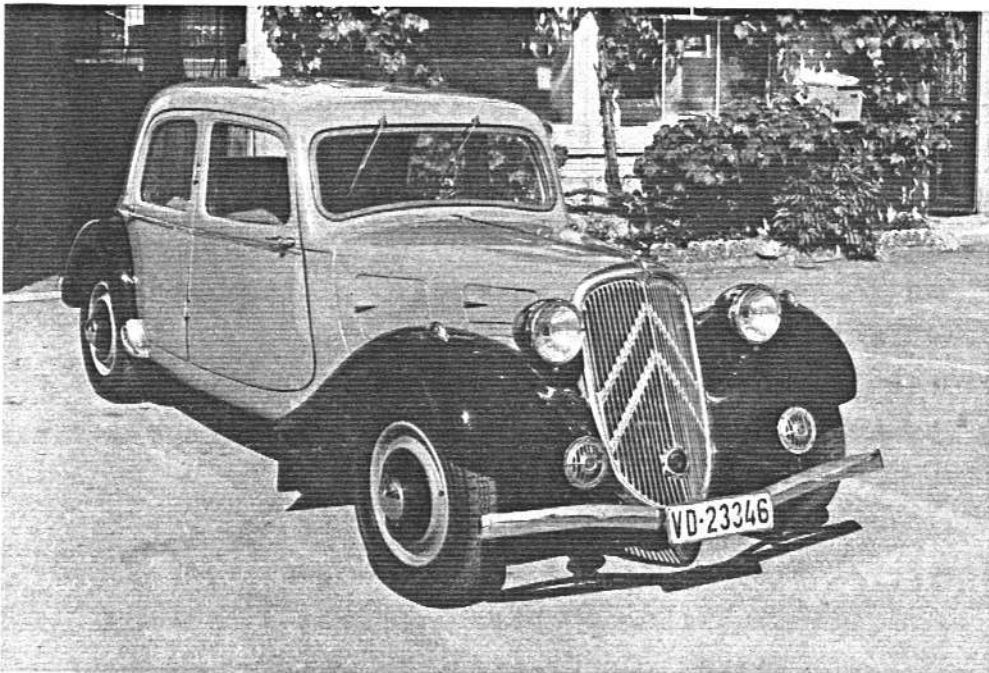
club citroën suisse 34/57

case postale 230
1001 lausanne
ccp 10-1185

Notre Club a été fondé le 24 juin 1974 et regroupe actuellement plus de 230 membres actifs répartis dans toute la Suisse, principalement en Suisse romande.

Il n'est pas nécessaire de posséder une TrACTION pour y être admis, bien que la plupart de nos membres en possèdent une, deux ou même davantage. Le seul fait d'aimer ou de s'intéresser à ces voitures ouvre les portes de notre Club.

Le but principal du Club 34/57 est de rendre service à ses membres. Le Club a été créé pour servir de trait d'union entre tous les TrACTIONnistes qui, jusque là étaient livrés à eux-mêmes, aussi bien pour les réparations, les pièces et la documentation.



BUTS ET ACTIVITES

- Sauver un maximum de Tractions.
- Faire connaître l'histoire des Tractions.
- Informer un maximum de personnes des activités du Club.
- Provoquer des échanges de vue, tant techniques qu'amicaux.
- Refabriquer et stocker des pièces de diverses Tractions.
- Entretenir des contacts techniques et amicaux avec les autres clubs, ainsi que participer à leurs sorties.
- Organiser des sorties, visites, rallyes, randonnées.

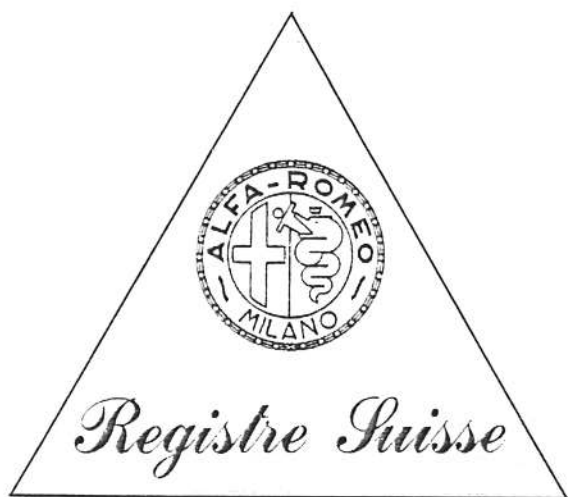
Nous aidons les membres dans la recherche de pièces et commandons pour eux tout ce qui se refabrique par les clubs, aussi bien en Suisse qu'à l'étranger. Des prix "Club" sont réservés aux membres.

Le journal, composé et imprimé par des membres, paraît 4 fois par an.

Les statuts donnent, de manière générale, la ligne de conduite du Club. Chaque nouveau membre en reçoit un exemplaire.

Le local du Club est ouvert deux fois par mois. Il renferme un stock de pièces, archives, journaux et tout le matériel nécessaire à la vie du Club.

Si ce Club vous intéresse, vous pouvez obtenir de plus amples renseignements à l'adresse qui figure en haut de cette page.



REGISTRE SUISSE ALFA-ROMEO

Case postale 196

1000 LAUSANNE 12

Tél. 021 / 56'23'56

COTISATION ANNUELLE

MEMBRE ACTIF : fr. 100.--

MEMBRE PARTENAIRE : fr. 80.--

135 VOITURES ENREGISTREES

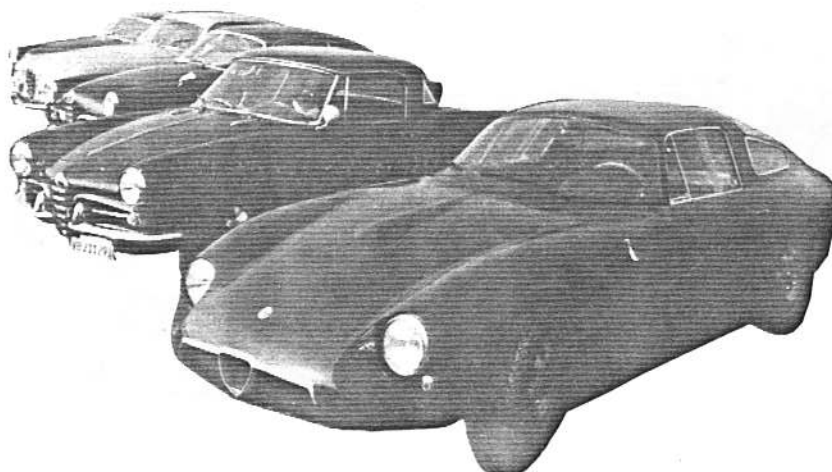
Le Registre Suisse Alfa-Romeo a été fondé le 8 novembre 1981 à Lausanne. Il a pour but la conservation et le maintien, dans leur état d'origine, des véhicules Alfa-Romeo.

Seules les voitures ayant plus de 15 ans d'âge ou produites à moins de 4000 exemplaires sont inscrites sur les fiches du Registre. En 1983, 50 membres actifs possédant une ou plusieurs voitures répondant aux statuts et 30 membres partenaires intéressés de près à nos activités témoignaient leur soutien au Comité. Celui-ci pouvait désormais assurer ses fonctions parmi lesquelles figurent :

- l'organisation de deux sorties annuelles
- l'édition du bulletin de liaison
- la diffusion de l'information technique et historique pour les acquisitions ou restaurations de véhicules
- les relations avec les Clubs de la marque à l'étranger.

La table ronde a lieu les derniers jeudis du mois à la Bonne Auberge des Bains à Muntenlier / Morat.

De nombreuses voitures ont d'ores et déjà été sauvées d'un avenir plus qu'incertain et témoignent aujourd'hui des solutions techniques d'avant-garde adoptées par le constructeur milanais.





MG Car Club Switzerland

Secrétariat:

Robert Heymann
Aarweg 25

3110 MUENSINGEN

Pour la Suisse romande:

Raymond Delise
Ch. du Bugnon 33

1020 RENENS / VD

Finance d'entrée Fr. 50.--
Cotisation annuelle Fr. 50.--

Le MG Car Club Suisse a été fondé en 1948 en Suisse alémanique par une poignée de personnes déjà fanatiques et attirées par ces petits bolides qui atteignaient déjà une très grande vitesse pour l'époque.

Aujourd'hui le MG Car Club compte plus de 550 membres, dont septantes en Suisse romande.

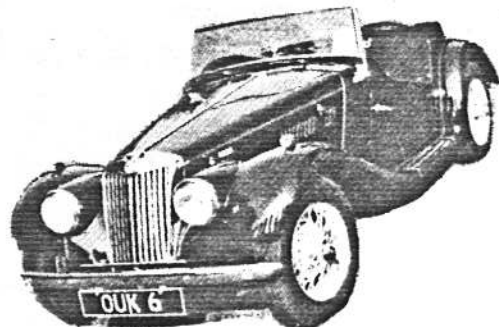
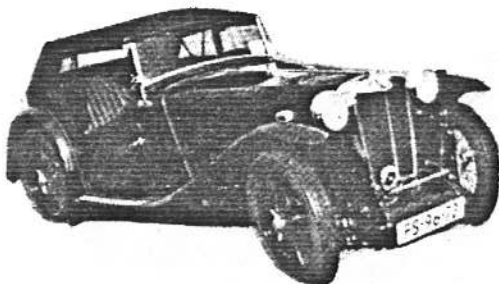
Le but de notre club est d'encourager la restauration de ces voitures, le maintien et la survie de la fameuse marque octogonale.

Activités du club:

- trois rallyes par année, plus les rallyes régionaux
- deux slaloms, dont un sur glace
- une course sur le circuit de Lignièrès plus une sur le circuit de Dijon
- une rencontre internationale tous les cinq ans
- parution du journal "Sign Post" trois fois par année
- vente d'un très grand assortiment d'articles divers, tels que vestes, badges, casquettes, broches, parapluies etc.

Nous restons très liés avec le club anglais qui nous informe sur toutes les manifestations qui se déroulent dans leur pays.

Pour la région romande, nous nous rencontrons tous les premiers vendredis du mois à l'Hôtel de la Navigation à Ouchy Lausanne dès 20 heures.



LES COUPES GIULIA SPRINT GTA,
GTA 1300 JUNIOR,
et 1750 + 2000 GTAM.

Ces variantes représentent les versions élaborées et destinées avant tout à la compétition, des différents coupés GIULIA Bertone.

Le premier modèle, la Giulia Sprint GTA (équipée d'une mécanique de 1600 cm³) fut présentée au public en 1965. Elle a été conçue pour représenter la marque dans les courses du groupe 2 (voitures de tourisme) selon les règlements en vigueur à l'époque. Son élaboration pour devenir compétitive était confiée alors à AUTODELTA, qui s'occupait alors du département compétition d'Alfa Romeo.

Cette version a été produite à 500 exemplaires au total, entre 1965 et 1969. Cette voiture, d'allure assez semblable à la Giulia Sprint GT présentée dans notre bulletin no 3 d'août 1983, en est pourtant radicalement différente.

Le moteur, tout d'abord, a une cylindrée de 1570 cm³ (alésage, course 78 x 82 mm) comme la gamme Giulia 1600 ; il est par contre très différent par sa construction : double allumage, soupapes de plus grand diamètre, etc.

La carrosserie est construite entièrement en aluminium, et son poids est, en ordre de marche, de 745 kg; soit un gain de poids de 200 kg environ par rapport à la Giulia Sprint GT.

1.- Giulia Sprint GTA, caractéristiques principales :

moteur : 4 cylindres, 2 arbres à cames en tête, 2 soupapes par cylindre, double allumage, 2 carburateurs double corps horizontaux.
alésage - course : 78 x 82 mm
soit cylindrée : 1570 cm³
puissance : 115 CV DIN à 6000 tours/minute
170 CV DIN à 7500 tours/minute (version CORSA)

A l'extérieur, les différences principales par rapport à la Giulia Sprint GT sont les suivantes :

- Calandre et prise d'air au-dessus du pare-chocs avant en treillis métallique brillant "nid d'abeilles".
- Poignées de portières non encastrées dans la tôle.
- Présence de rivets à l'intérieur des gouttières du toit (ou soudure point par point?)

- Roues en alliage léger d'aspect légèrement différent et absence de chapeaux de roues, pneus de 155 x 15.
- Trèfles à 4 feuilles dans triangle blanc apposés sur les flancs et à l'arrière de la voiture.
- Inscription " Giulia Sprint GTA " sur le coffre. A l'intérieur, sièges et volants de type plus sportif.

Les performances mesurées de la version normale (appelée souvent "version route") par la Revue automobile sont les suivantes :

accélérations : de 0 à 100 km/h : 8,8 sec.

le km départ arrêté : 29,9 sec.

vitesse maximum : 189,4 km/h.

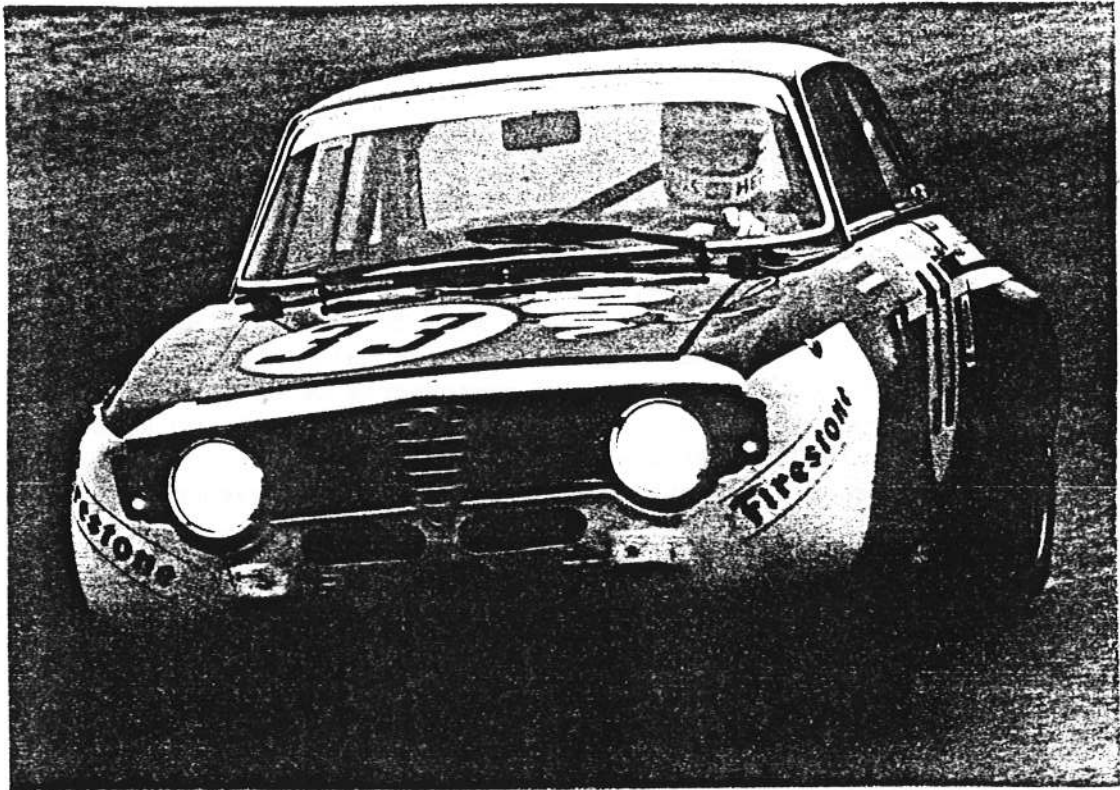
prix de vente en 1969 : fr. 23'450.--

Cette voiture a été la reine de sa classe pendant de nombreuses années (de 1966 à 1968 en particulier). Elle a même remporté à plusieurs reprises de nombreux classements absolus dans le groupe 2 face à des véhicules de cylindrée nettement plus forte.

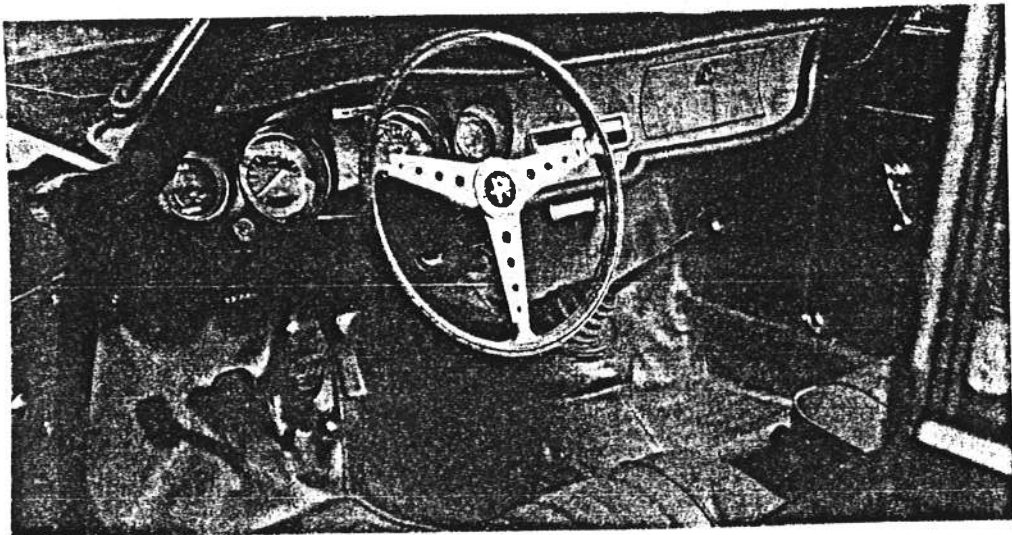
Des pilotes de grand renom se sont illustrés à son volant, souvenez-vous, entre autres, de : GIUNTI, DE ADAMICH, RINDT, ROLLAND, RAMU-CACCIA, etc.

Un modèle particulièrement "musclé", la GTA-SA (SOVRALIMENTATA), d'une cylindrée de 1570 cm³ également, a été produite entre 1967 et 1968 pour participer à des courses du groupe 5. Son moteur suralimenté atteignait la bagatelle de 220 CV DIN et ce pour un poids de 780 kg seulement.





GTA 1300 JUNIOR VERSION COMPETITION EN ACTION



HABITACLE

En juin 1968, une version 1300, appelée "GTA 1300 JUNIOR" est venue épauler la Giulia Sprint GTA dans la classe inférieure au point de vue cylindrée, soit jusqu'à 1300 cc, toujours dans le groupe 2 "voitures de tourisme".

Le moteur de cette nouvelle voiture a une cylindrée exacte de 1290 cm³, comme les anciennes Giulietta. Par contre, ses cotes n'ont absolument rien à voir avec l'ancien moteur. L'alésage et la course sont de 78 x 67,5 mm, ce qui en fait un bloc surpercarré. Ce moteur ne donnera naissance qu'à un seul rejeton, la première nouvelle GIULIETTA 1.3 de 1976. La carrosserie de cette voiture devrait être un peu lourde pour un moteur aussi petit : le poids de 1.100 kg pour une cylindrée augmentée à 1357 cm³ et une puissance de 95 CV DIN n'ont pas permis un succès commercial sans précédent dans notre pays. Mais revenons à l'objet de notre article, et voici le pédigrée de la :

2.- GTA 1300 Junior, caractéristiques principales :

moteur : 4 cylindres, 2 arbres à cames en tête, 2 soupapes par cylindre, double allumage, 2 carburateurs double corps horizontaux.
 alésage - course : 78 x 67,5 mm
 soit cylindrée : 1290 cm³
 puissance : 96 CV DIN à 6000 tours/minute
 160 CV DIN à 7800 tours/minute (version Autodelta à carburateurs)
 165 CV DIN à 8400 tours/minute (version Autodelta à injection)

A l'extérieur, les différences principales par rapport à la "Giulia Sprint GTA" sont les suivantes :

- Serpent "Visconti" sur le capot moteur
- Trèfles à 4 feuilles sur les flancs
- Grandes bandes blanches sur les flancs
- Inscription "GTA 1300 Junior" sur le coffre

Ce modèle a été produit entre 1969 et 1972 à 447 exemplaires

Les performances indiquées par la version normale (selon l'usine) sont les suivantes :

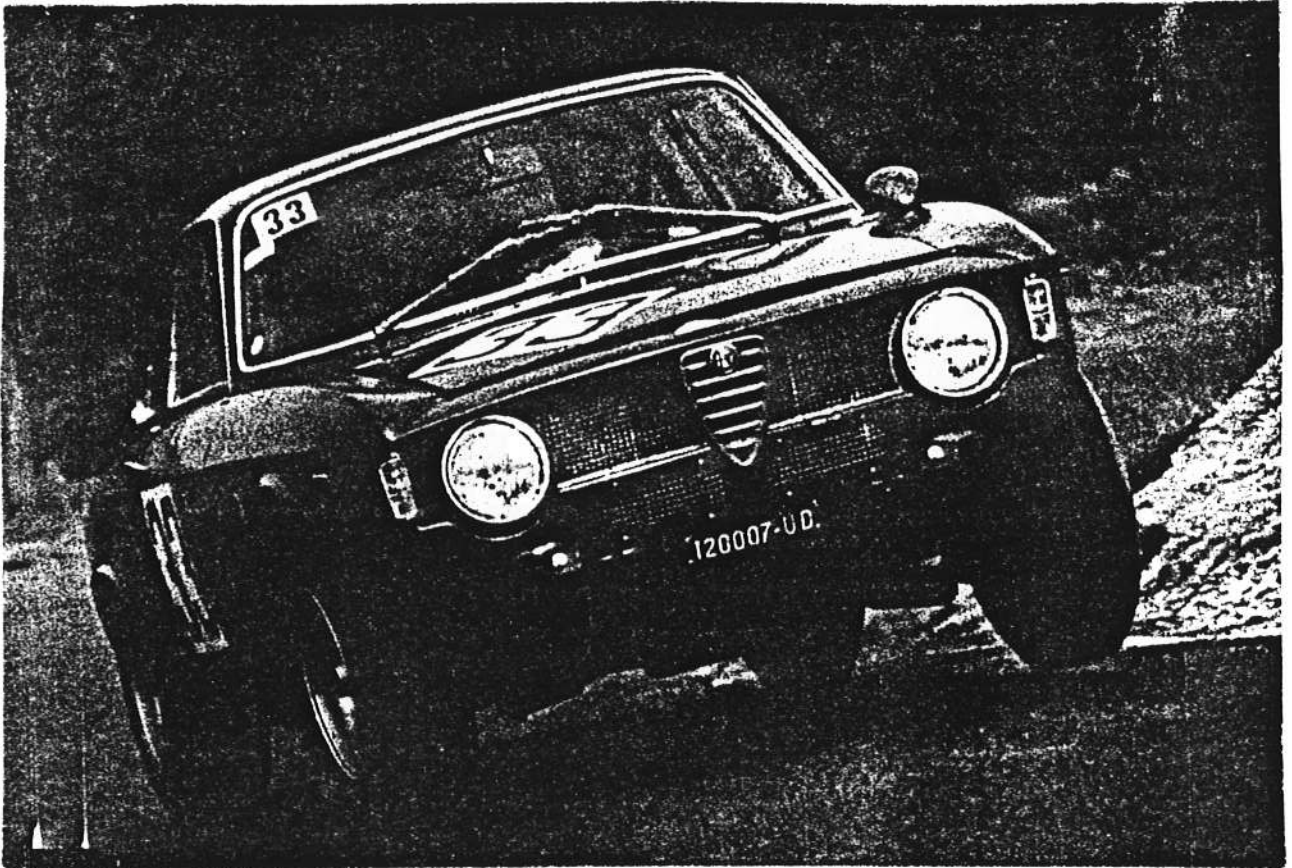
accélérations : le km. départ arrêté 32,3 sec.

vitesse maximum : 175 km/h.

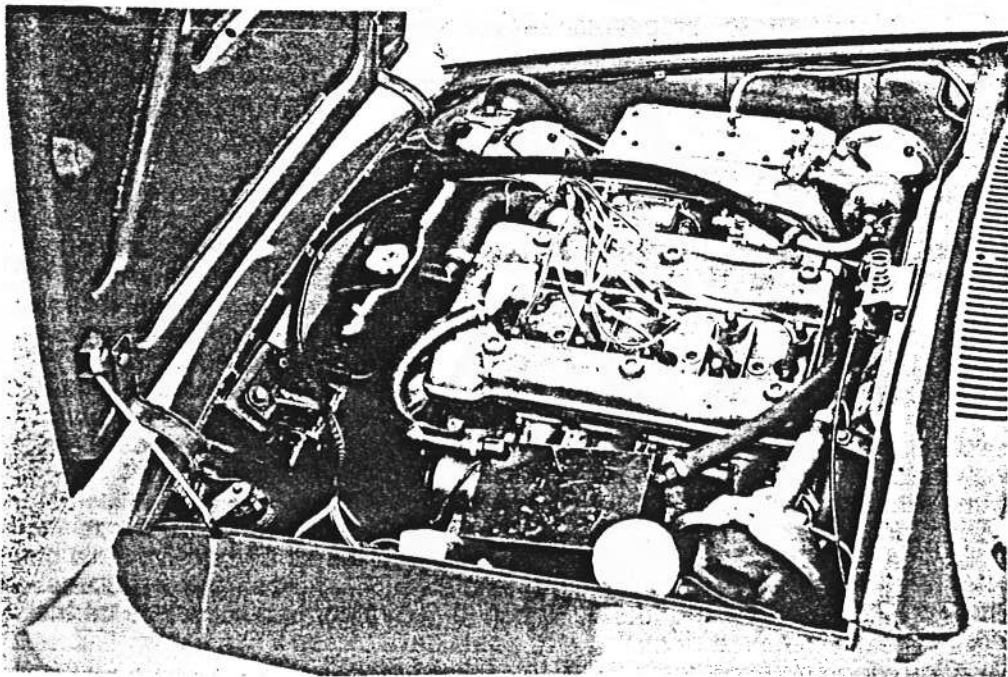
prix de vente en 1969 : fr. 19'600.--

Cette voiture a également remporté de nombreuses victoires de classe, comme son aînée la Giulia Sprint GTA. Parfois les Fiat 128 coupé 1300 SL préparées par l'écurie Filipinetti de Genève lui ont mené la vie dure; mais les rivales de Turin ont souvent connu d'énormes problèmes de fiabilité.

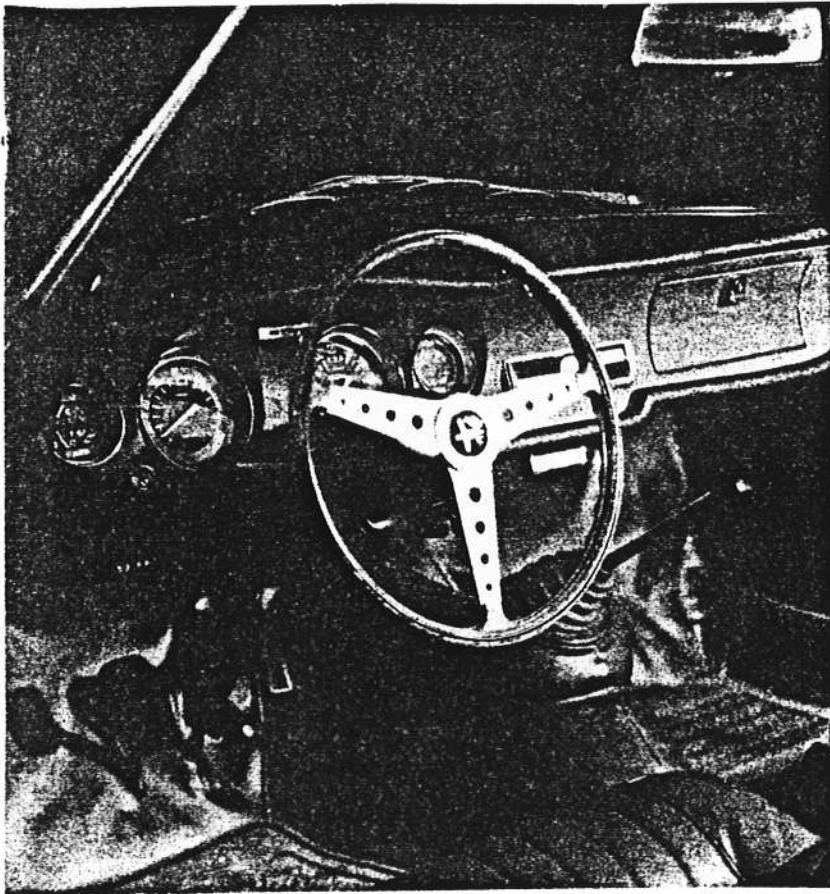
Pour terminer cet article sur les "Giulia Sprint GTA" et "GTA 1300 Junior", je vous dirais qu'à ma connaissance toutes les caisses furent peintes en rouge, avec inscriptions en blanc sur la 1300.



GTA VERSION COMPETITION EN ACTION



MOTEUR DE LA VERSION GTA SA



HABITACLE



GTA VERSION COMPETITION EN ACTION



Pour assurer la relève de la Giulia Sprint GTA, Autodelta lança en 1970 une voiture dérivée de la 1750 GTV pour participer aux courses pour voitures de tourisme (championnat européen). La cylindrée de ces véhicules était de 2000 cm³, ce qui permet donc de dire que les modèles 2000 produits après les 1750 dérivent d'expériences en compétition. Ces nouvelles versions de compétition s'appelèrent 1750 GT Am et 2000 GT Am.

3.- 1750 GT Am et 2000 GT Am, caractéristiques principales :

moteur : 4 cylindres, 2 arbres à cames en tête, 2 soupapes par cylindre, double allumage, injection indirecte Spica
 alésage - course : 84,5 x 88,5 mm
 soit cylindrée : 1985 cm³
 puissance : entre 195 et 240 CV SAE

La carrosserie de ces véhicules, produits entre 1970 et 1971 à 40 exemplaires, est dérivée de la 1750 GTV. Elle est donc en tôle, comme pour la version de série; des capots en polyester auraient été homologués sur certains véhicules. Le palmarès de ces voitures fantastiques est impressionnant; La concurrence, allemande surtout, ne pouvait absolument pas rivaliser à cylindrée égale. Souvenez-vous qu'à l'époque seules les Ford capri 2600 RS et les grosses BMW pouvaient lui tenir tête.





GT Am EN ACTION



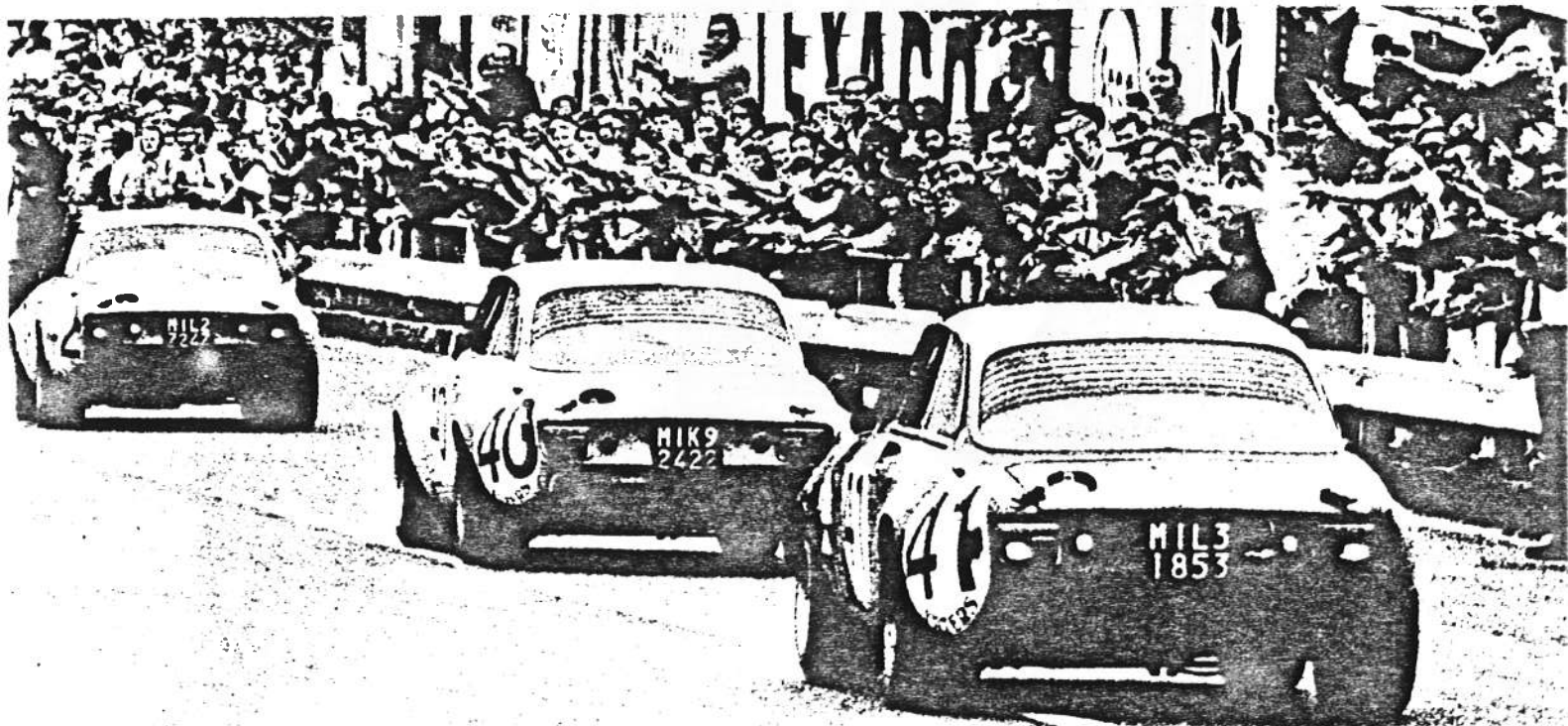
VUE AVANT GT Am (notez les embouts de type 1750)

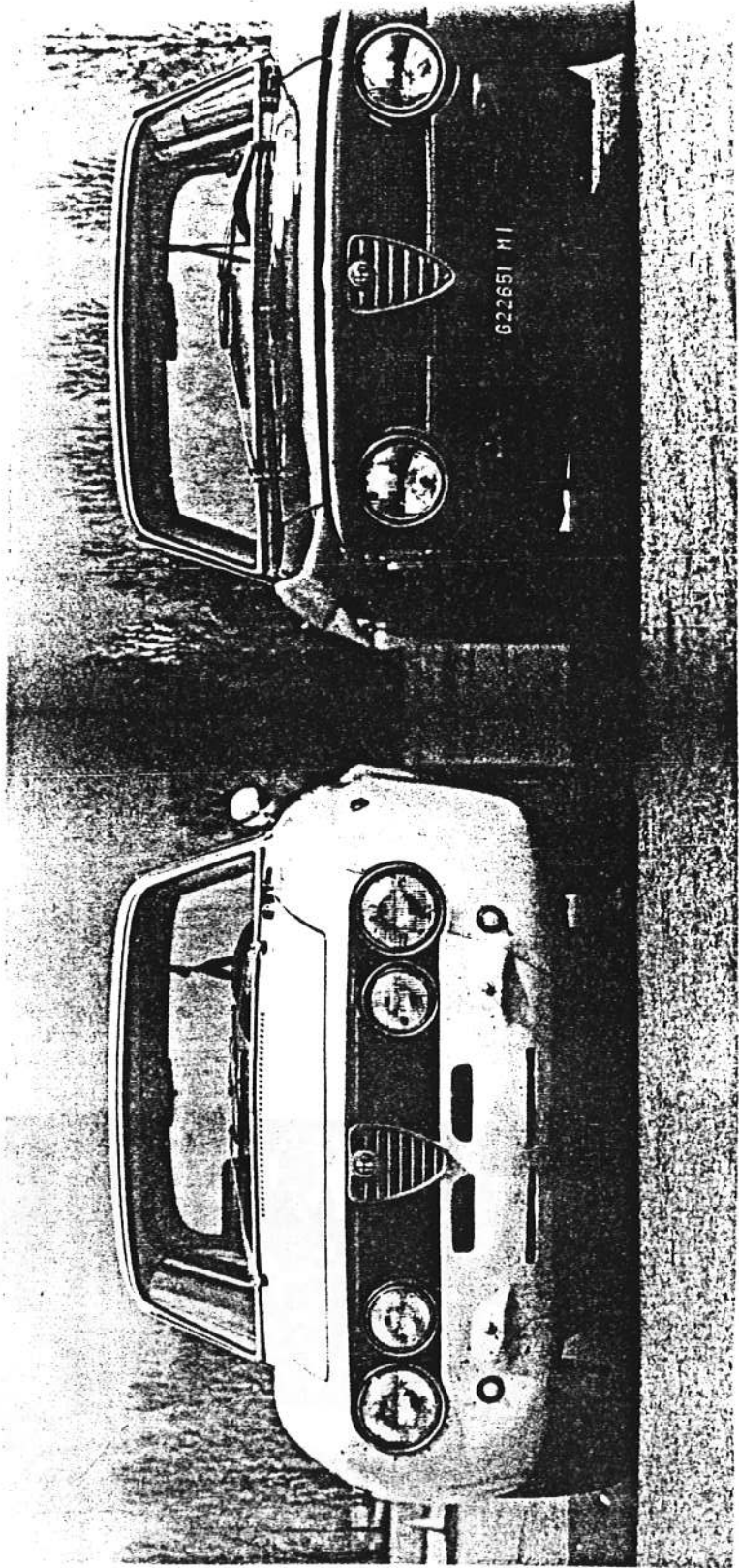
Au vu de ce qui précède, il me semble que toutes les vraies 1750 GT Am et 2000 GT Am sont dérivées des 1750 GTV de série; elles en ont donc la forme générale, le trèfle à 4 feuilles doré sur le montant du toit, la calandre et l'intérieur.

Pour conclure cet article, je dirais que la famille Giulia GTA au complet (de la 1300 à la 2000) fut la dernière grande lignée de la suprématie des Alfa-Romeo en courses pour voitures de tourisme. Comment ne pas rester en pleine nostalgie en parcourant les revues périodiques de l'automobile des années 60 et début 1970 en voyant les résultats aussi bien des courses nationales qu'internationales; les Alfa raflaient presque tout, aussi bien en tourisme de série qu'en tourisme modifié, en côte comme en circuit et parfois même en rallye.

Mais enfin, les temps évoluent et les résultats en compétition aussi. Vous qui possédez des témoins d'une période désormais terminée, gardez-les amoureuxment, vos chevaux de feu...

Jean-D. JORNAYVAZ





1750 GT Am ET GTA 1300 JUNIOR

SORTIE D'AUTOMNE 1984

C'est au Restoroute du Lac de Gruyère que les "Alfa" du Registre se retrouvent une dernière fois dans l'année avant de se cacher dans les garages, loin du sel et de la glace.

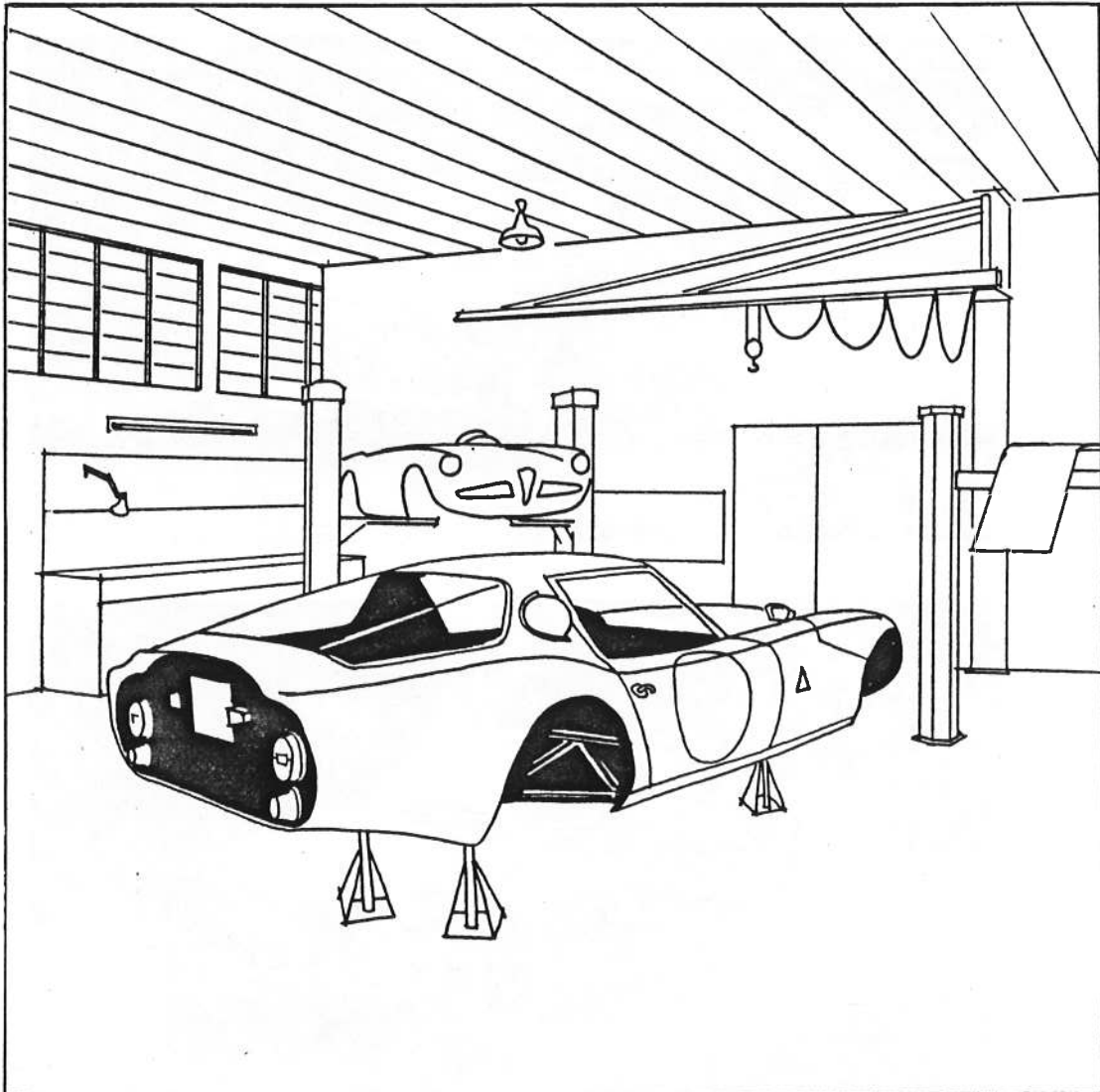
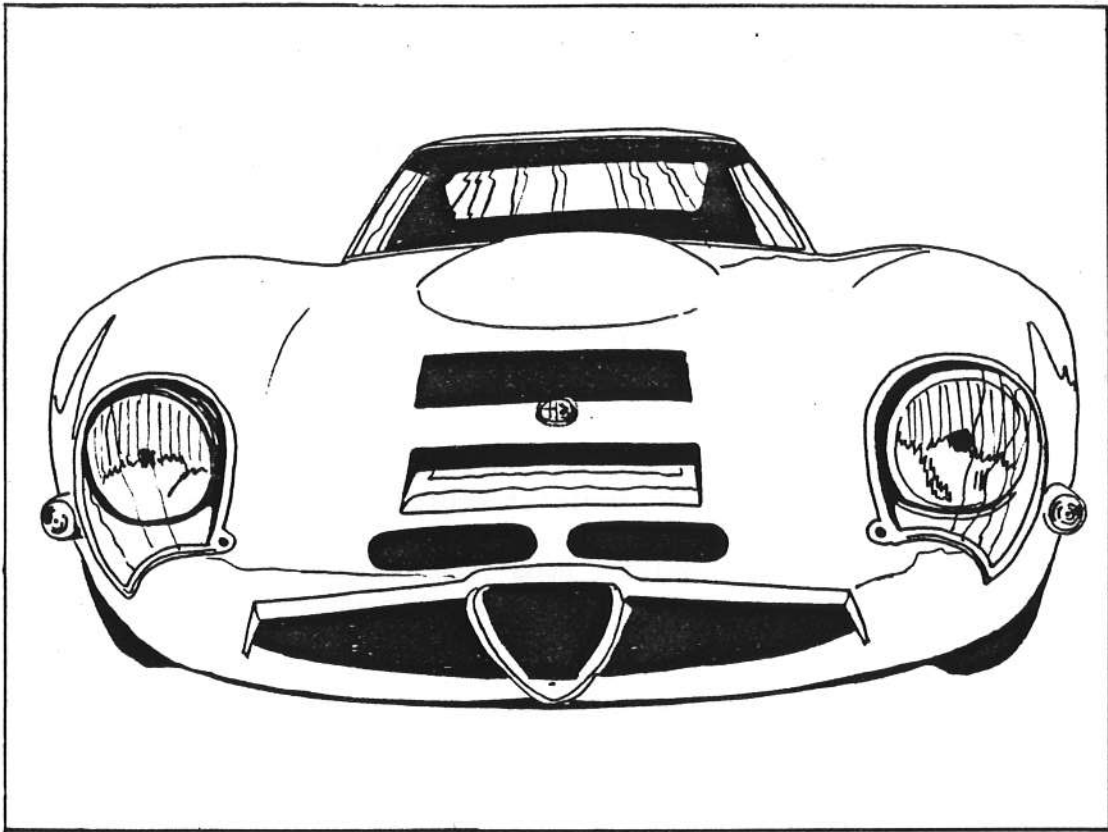
Les cafés "double crème" avalés, un cortège d'une vingtaine de voitures se dirige à CRESUZ précédé d'un cabriolet équipé d'un caméraman-vidéo.

Le restaurant "Au Vieux Chalet" nous réserve un bon accueil dans ses locaux boisés où les 40 participants ont dégusté un menu typique de la région.

La fin de la journée approche et le chemin du retour est encore jalonné de nombreux arrêts entre amis.

A. KOHLER





RECUPERATION D'UNE TZ

Quand on demande à Elio Zagato quelle est la plus belle voiture sortie de son atelier, il déclare ouvertement son amour pour l'Alfa-Romeo TZ2. Cette "merveilleuse créature" est née en 1965 d'une évolution de la Giulia TZ qui avait dominé en 1964 la classe 1600 dans toutes les courses importantes.

La caractéristique principale de la voiture est son châssis tubulaire (d'où le sigle "TZ" : tubulaire-Zagato) associé à une carrosserie légère et très aérodynamique. La carrosserie de la première TZ est en aluminium tandis que la TZ2 est en résine.

A noter que Balzaretto et Modigliani avaient déjà construit fin 1964 quatre TZ1 munies de carrosserie en résine. Cependant, la TZ2 est beaucoup plus basse et aérodynamique que ses devancières et, comme toutes les voitures produites par Zagato, réunit à la fois une remarquable mécanique à une ligne fascinante, qui en fait à l'heure actuelle une des plus belles voitures jamais réalisées. La TZ2 constitue en fait une des pièces de collection les plus recherchées, ceci d'autant plus que seulement douze exemplaires ont été construits. Ils ont quasiment tous été utilisés en compétition dans l'équipe officielle Autodelta. Il s'agit précisément de l'une de ces voitures, dont "Autosprint" a pu suivre la restauration complète.

Après avoir été cédé à une écurie privée et avoir participé à un grand nombre d'épreuves, l'exemplaire dont il est question dans cet article était vraiment en triste état, étant privé de nombreuses pièces originales et la mécanique étant dans un état épouvantable.

La reconstruction de la voiture a été effectuée chez le carrossier Pierluigi Bottini, à San Giorgio sur Legnano, dans la province de Milan, un passionné de belles voitures anciennes. Après avoir surmonté la première phase de désespoir causée par l'état désastreux de la voiture, il a démonté complètement la carrosserie et la mécanique. Le moteur a été confié aux soins d'un spécialiste externe; la carrosserie a été nettoyée de toute trace de vernis. Puis, les portières et le capot moteur, qui s'étaient déformés avec le temps, ont été remis en place. La portière gauche a été complètement reconstruite, en résine, comme l'originale. La résine a également été utilisée pour remédier à toutes les imperfections de la carrosserie provenant des nombreuses réparations qui ont été effectuées à l'issue des courses.

Du mastic spécial à base de polyester et résine a été appliqué à la spatule. Ce mastic a la propriété principale de conserver l'élasticité typique de la carrosserie en plastique, qui fléchit beaucoup quand la voiture est en course.

Puis, la voiture a été entièrement poncée à la main. Au cours de cette opération, les flancs ainsi que d'autres parties de la voiture ont été réalignés. Une couche d'isolant a été appliquée, dont le rôle unique est de mieux "fixer" les couches de vernis. Une fois les multiples couches de vernis acrylique appliquées, la carrosserie a été longuement polie de manière à éliminer toutes les rugosités.

Le châssis tubulaire a subi une révision complète. Certains éléments déformés ont été réalignés, d'autres reconstruits. Il a été entièrement poncé, sablé et verni en noir opaque. Le tableau de bord a été également verni, après avoir effectué la révision de tous les instruments. Les roues ont aussi été sablées et revernies. Avant de passer au montage, tous les détails jaunis par le temps ont été reconstruits en perspex: calotte des phares avant et fenêtres. Toutes les garnitures en gomme ont été reconstruites à la main, ainsi que les cadres en aluminium.

Enfin est arrivé le montage, avec les dernières adaptations et le cirage final.

Cette voiture n'ira ni dans un musée, ni dans une collection privée, mais courra. Ainsi en a décidé son propriétaire qui s'est inscrit au championnat européen des voitures historiques 1984, avec la volonté de vaincre...

Selon un ex-pilote officiel d'Autodelta :

"La voiture était très difficile à piloter, mais les prestations étaient vraiment exceptionnelles pour une 1600. La voiture atteignait 260 km/h. sur les hunaudières au Mans. La caractéristique la plus dangereuse de la voiture était la perte d'adhérence sans préavis; une fois la limite dépassée, la voiture partait des quatre roues, et il ne restait plus au pilote qu'à croire en sa bonne étoile. Cependant, sur les parties lentes des circuits, la TZ trouvait peu de rivales à sa mesure; c'était un vrai "pur-sang".

L'Alfa TZ Zagato a été dessinée par l'ingénieur Orazio Satta et est dotée d'un moteur 4 cylindres monobloc de 1570 cm³ développant 170 CV à 7500 t/mn. Le moteur est accouplé à une boîte à 5 vitesses synchronisées. L'allumage est à 2 bougies par cylindre et l'alimentation est à 2 carburateurs horizontaux à double corps. La transmission est à arbre à un seul tronc non oscillant avec 2 joints élastiques. La suspension avant est indépendante à quadrilatère transversal munie de ressorts hélicoïdaux.

AUTOSPRINT

Traduit de l'italien par

Olivier BERNASCONI



Essai "Sport - Auto", no 46, de novembre 1965 :

L'ALFA - ROMEO GTA

Par José ROSINSKI

Août 1965 : course de côte du Mont Dore. Au départ, dans la catégorie Tourisme, Henri Greder et son invincible Ford Mustang. Le champion de France effectue sa montée de 4,5 kilomètres aussi vite qu'il le peut. C'est-à-dire que, comme à l'habitude, il laisse à dix secondes derrière lui les meilleures Lotus, Cortina et Alfa TI Super.

Mais voici que Jean Rolland s'élançait à son tour. Il conduit la GTA, fraîchement homologuée en Tourisme, que lui a confié Auto Delta, la filiale de l'usine qui prépare les voitures de course.

Dans un bruit d'enfer, il s'élançait, bien résolu comme chaque fois à donner le meilleur de lui-même. Il franchit à son tour la ligne d'arrivée et à l'annonce de son temps, c'est la stupéfaction : 6 secondes de moins que Greder! Pour la première fois, la Mustang est battue, et à plates coutures..., sans qu'elle puisse invoquer de raison particulière : la chaussée était sèche, assez large, et Greder est un spécialiste de la course de côte. David a vaincu Goliath sans discussion possible. La mania-bilité, le rapport poids, puissance favorable de la petite 1600 cc, ont surmonté l'énorme handicap de cylindrée qu'elle concède à la voiture américaine (4,7 litres).

Depuis cet événement, aucune nouvelle confrontation n'a eu lieu entre les deux adversaires. Par ailleurs, la G.T.A. a gagné sans coup férir les deux courses de Montlhéry, aux mains de Bernard Consten et Masoero. Le lendemain de cette dernière épreuve, les dirigeants de la SOFAR, à notre demande, ont bien voulu nous confier la voiture afin que nous puissions chiffrer ses étonnantes possibilités. Nous les remercions vivement de la preuve de confiance qu'ils nous ont ainsi manifesté.

Parallèlement, ils nous avaient prêté une G.T.A. de série, c'est-à-dire telle qu'elle, cataloguée et vendue aux clients. Malheureusement, cette voiture était insuffisamment rodée d'une part, et de plus, nous avons rencontré tout le long de notre essai des conditions atmosphériques très défavorables; toutes ces choses nous ont empêchées d'en mesurer valablement les performances maximales. Nous avons néanmoins pu juger la voiture à d'autres égards, et ce sont ces impressions que vous trouverez ci-dessous. D'autre part, dès qu'une voiture rodée sera disponible, nous l'emprunterons afin de compléter avec la précision habituelle nos informations.

DESCRIPTION TECHNIQUE

Littéralement, la G.T.A. est une version plus sportive du coupé Sport G.T. apparu en octobre 1964. Il poursuit deux buts : avant tout, il doit apporter à la marque milanaise des succès en compétition dans la catégorie "Tourisme", succès qui lui étaient fortement contestés par Ford, tant avec la Mustang qu'avec la Cortina-Lotus, auxquelles la TI Super ne pouvait plus se mesurer valablement. En second lieu, puisque l'homologation en Tourisme ne peut être obtenue qu'avec une production minimale de 1000 exemplaires la G.T.A. doit être mise effectivement sur le marché pour être vendue à des clients que ne sont pas nécessairement des coureurs: c'est ce qui explique que ce modèle doit être défini comme la base d'une voiture de compétition, et non comme une voiture de course. Autrement dit, telle qu'elle est cataloguée par l'usine, elle possède actuellement tout ce qu'il faut pour devenir compétitive, mais actuellement seulement, et ce n'est qu'après avoir subi un traitement spécial qu'elle obtiendra des résultats en compétition.

Les principales améliorations qu'apporte la G.T.A. par rapport au coupé G.T. sont : 1) Un allègement sensible, grâce à l'utilisation d'aluminium pour la construction de la carrosserie et à l'élimination systématique de tout poids jugé superflu (roues de 14 pouces en magnésium, calandre et équipement de l'habitacle simplifiés, batterie plus petite, etc...).

2) Une puissance accrue (115 CV DIN au lieu de 106 à 6000 t/mn). Celle-ci est obtenue par le montage de deux carburateurs Weber double-corps horizontaux de 45 de diamètre, au lieu de 40. Surtout, la culasse est cette fois à double allumage par deux bobines et un distributeur à deux linguets. Le collecteur d'échappement ne vient plus de fonderie : il est en tôle, de forme plus directe. La cylindrée (1 570 cc) et les cotes d'alésage et course (78 x 82) demeurant par ailleurs équivalentes.

Comme on peut le constater, le gain de puissance est relativement faible (9 CV). Mais le moteur, dans cette version, est susceptible de fournir plus de 160 CV à 7400 t/mn, chiffre qui ne pourrait être obtenu avec les petits carburateurs et la culasse à simple allumage. Donc, l'intérêt de ces transformations sera plus grand en compétition que pour une utilisation normale. Par contre, la réduction de poids (de l'ordre de 200 kg) se fera sentir dans les deux cas : elle est en définitive l'élément prépondérant dans l'augmentation des performances. Sur le plan de la tenue de route, on a cherché à diminuer le poids non-suspendu : les roues sont de plus petit diamètre à jambes larges, en magnésium, et reçoivent des pneus Pirelli Cinturato 165 HR 14 (au lieu de 155 x 15 pour la G.T.), mettant ainsi sur la route une surface de gomme sensiblement accrue. D'autre part, la suspension a été nettement durcie.

Les freins sont toujours à disques Dunlop sur les quatre roues, mais ils sont cette fois dépourvus de système d'assistance. La direction est inchangée (par vis et galet), ainsi que la transmission : mêmes rapports dans la boîte à cinq vitesses, couple conique identique (9 x 41). Seul l'embrayage a été renforcé.

AU VOLANT

Un propriétaire de GT ne sera nullement dépaysé en montant à bord de la GTA. Les garnitures en skaï sont uniformément gris foncé, et si l'ensemble est triste, il est fonctionnel et sans doute peu salissant... La banquette arrière est fort mince, et ceux qui l'ont essayée s'en sont déclarés fort marris! Les sièges avant des baquets dans lesquels on peut s'installer sans difficultés spéciales : ils procurent un confort sans mollesse, et un soutien satisfaisant. De nombreux détails dénoncent avec quel soin la chasse au poids a été menée : poignées de portières et manivelles lève-glaces en alliage léger poli; disparition de l'allume-cigares, des moquettes (au profit de tapis en toile d'aspect fragile d'ailleurs), des accoudoirs, des rangements aménagés le long des passages de roues. Le lave-glaces n'est plus actionné au pied, mais à la main. Par contre, on note la présence d'une lampe pour la lecture des cartes.

Le tableau de bord est identique à celui de la GT, c'est-à-dire qu'il est complet, à l'exception d'un ampèremètre et d'une montre. Sur le compte-tours, une zone rouge est apparue, commençant à 6250 t/mn. La nouveauté la plus apparente réside dans un volant de plus petit diamètre, dont la jante est en bois et les branches allégées par des trous : c'est très joli. Malheureusement, l'avertisseur est toujours installé sur le moyeu.

En définitive, la finition est sans doute résolument dépourvue de toute fantaisie ou luxe : elle est cependant correcte. La position de conduite, pour sa part, est plutôt améliorée, surtout pour les conducteurs de très grande taille. De plus, on est assis plus haut, ce qui améliore sensiblement la visibilité vers l'avant.

La soute à bagages est identique et satisfaisante. La consommation étant accrue (15 litres au cent kilomètres en exploitant le moteur au mieux), l'autonomie fournie par le réservoir de 45 litres diminue proportionnellement. Au traitement de la calandre près (d'ailleurs peu heureux : la grille de protection du radiateur ressort davantage des Arts Ménagers qu'Automobiles), la carrosserie est exactement semblable à celle de la GT. Mais esthétiquement, la GTA nous paraît beaucoup mieux réussie grâce aux roues plus petites et aux pneus plus gros, qui équilibrent beaucoup mieux l'ensemble. Pour compléter l'identification, n'oublions pas les trèfles à quatre feuilles sur fond triangulaire blanc qui ornent les flancs et l'arrière de la voiture,

EN VILLE

La GTA possédant un caractère sportif accusé, nous étions curieux de connaître son comportement en ville. Nous avons été heureusement surpris, tant elle s'y montre docile. Le mérite en revient sans doute au double allumage qui procure au moteur une souplesse nettement supérieure à celle de la GT. Le ralenti est régulier (1000 t/mn) et l'on peut appuyer sans précaution sur l'accélérateur dès 2500 t/mn sans provoquer un trou de carburation ou cliquetis. Il faut d'ailleurs remarquer que les bougies employées sont des Lodge "Golden" qui sont beaucoup moins froides que les EL 47 montées sur la GT, ce qui peut à priori sembler paradoxal. La reprise est franche, et les vibrations que l'on peut constater sur le moteur normal ont ici disparu. Par contre, on devra s'accommoder d'une pédale d'embrayage dure et de freins glissants à basse vitesse.

Surtout, le principal inconvénient d'une GTA urbaine réside dans la carrosserie en aluminium, qui semble susciter parmi les badauds, un nombre extraordinaire de "tâteurs" : c'est à qui évaluera du pouce (timides) ou de la main (hardis), la fermeté de la suspension ou l'épaisseur des tôles... désespérant, mais insoluble.

SUR LA ROUTE

Malgré sa meilleure volonté, la SOFAR n'avait pu nous confier qu'une voiture accusant 2500 kilomètres, c'est-à-dire insuffisamment rodée. C'est pourquoi nous n'avons pu obtenir des mesures valables, tant en accélérations qu'en vitesse de pointe. Cependant, prenons la responsabilité de dire que les premières nous ont paru avoir progressé plus que la seconde, ce quidu reste est tout à fait logique, la réduction de poids les affectant plus particulièrement. Nous croyons la voiture capable de battre nettement les 32 secondes au kilomètre arrêté, et de dépasser les 180 km/h.

Le niveau sonore est certes plus élevé que dans la GT, mais peu le bruit émis par l'échappement, s'il est plus sec, est aussi plus agréable.

Le ciel ayant continuellement ouvert ses vannes pendant toute la durée de notre essai, nous n'avons pu juger la tenue de route sur sol sec. Sur le mouillé, elle s'est avérée délicate, particulièrement lorsque la chaussée n'offre pas une surface bien lisse. Dans ces conditions, il n'est pas facile d'éviter le patinage des roues arrière sous l'effet de l'accélération, et il faut être prêt à contrôler les écarts d'un train arrière volontiers facétieux. Par rapport à la GT, et malgré les pneus plus larges, cette tendance est accusée.

Naturellement, le confort n'a rien gagné du durcissement des amortisseurs et du montage des jantes larges. Les réactions de suspension sont sèches, et des coups de raquette du train arrière peuvent être ressentis. Il est évident qu'à ce point, les inconvénients de l'essieu rigide deviennent plus apparents et, sans vouloir donner de conseils aux techniciens d'Alfa Romeo qui sont certes, gens compétents, on peut regretter qu'ils n'aient pas cru devoir monter sur cette voiture la suspension arrière indépendante de la GTZ, par exemple... Les freins, pourvu que l'on ne craigne pas d'avoir à appuyer fortement sur la pédale, se révèlent efficaces à haute vitesse. Il est bon que le servo ait été supprimé : la progressivité s'en trouve accrue.

L'échelonnement de la boîte de vitesses, à 6250 t/m, est rationnel et permet les maxima suivants (lus) ²⁰⁰
1^{re} : 65-2e : 95-3e : 130-4e : 160

GTA COMPETITION

Extérieurement, on peut noter trois différences entre la vitesse de course et la normale :

1. Des pneus " Racing" Dunlop 550 x 14 plus gros.
2. Un échappement à sortie latérale.
3. L'orifice de remplissage du réservoir dépassant du couvercle de malle arrière, équipé d'un bouchon à ouverture rapide. Ceci s'explique par le montage d'un réservoir supplémentaire de 55 litres dans la soute à bagages.

Dans l'habitacle, le seul indice est constitué par un robuste arceau de protection en tube, certainement efficace en cas de capotage. (Sous le capot, on constate le montage d'un radiateur d'huile, à côté et sur le même plan que le radiateur d'eau). Tout cela est bien peu, mais il ne faut pas se fier aux apparences ! Pour s'en convaincre, il n'est que d'actionner la clé de contact : un vacarme de tous les diables se déclenche alors, et l'on comprend instantanément qu'il n'est plus question d'aller faire son marché avec cette GTA là... L'échappement latéral est du reste si bruyant que le pilote est absolument obligé d'utiliser des boules Quiès pour se protéger!

Avant de nous lancer sur l'anneau de Montlhéry, le mécanicien de l'usine nous donne ses recommandations : régime maximal : 7400 t/m. L'huile ne doit pas dépasser 90°, l'eau 80°, la pression d'huile doit se stabiliser à 4 kg. les pneus sont gonflés à 2,2 kg à l'avant, 2,4 kg à l'arrière. La puissance maximale du moteur mis au point par Auto Delta ne nous est pas dévoilée avec précision : cependant, 160 CV semble être un chiffre acceptable. Quant au couple maximal, il s'établirait à 22 m/kg : impossible pourtant de savoir à combien de tours. le couple cône est 9 x 43.

Après quelques tours pour stabiliser les températures, nous commençons à monter les intermédiaires : aussitôt, nous nous rendons compte que le lévrier s'est transformé en tigre ! (Surtout, n'y voyez aucune allusion publicitaire...). Le moteur déborde littéralement de puissance à tous les régimes. Le compte-tours grimpe avec une facilité étonnante. Et les mesures vont confirmer ces impressions :

400 m départ arrêté (seul à bord) : 15"

1000 m départ arrêté (seul à bord) : 28" 1/5

Ceci représente donc un gain de près de six secondes au kilomètre par rapport à une GT normale, de trois secondes par rapport à une TI Super Bosato. ET l'on est à moins d'une seconde du temps d'une Mustang Rallye!

Les maxima lus sur les intermédiaires (à 7400 t/m) sont :

1re : 85-2e : 125-3e : 165-4e : 200

L'échelonnement des rapports est donc, comme il se doit, très rapproché.

Sur l'anneau qui ne se prête que de mauvaise grâce à ce genre d'exercice, nous avons réalisé 199,147 km/h, ce qui représente une vitesse corrigée de 205,409 km/h à 7400 t/m. Cependant, en conditions parfaites, il est probable que cette voiture approche 210 km/h en palier. Pour une 1600 cc "Tourisme" (?) ce résultat est lui aussi tout à fait remarquable.

MA ESTIMATION

CONCLUSION

Il apparaît donc qu'un écart substantiel sépare ces deux GTA. Si l'on est prêt à quelques sacrifices sur le plan du confort, la version normale, sensiblement plus nerveuse et un peu plus rapide, conviendra certainement aux propriétaires de GT désirant avoir des performances accrues tout en conservant un véhicule susceptible de leur donner satisfaction dans les conditions d'utilisation les plus diverses, même à l'embouteillage à l'autoroute.

La version compétition, c'est une toute autre histoire. Elle voyage sur camion, en vraie voiture de course qu'elle est. Elle bénéficie d'un rapport poids-puissance extraordinairement élevé, certainement le meilleur de la catégorie Tourisme à ce jour. Ainsi, Alfa Romeo est à nouveau en mesure de disputer la victoire absolue à des voitures de cylindrée beaucoup plus forte.

Pour information, les résultats de la GTA normale mesurés par la Revue Automobile (RA/AR) sont les suivants :

Vitesse maxi 189,4 km/h

Accélération de 0 à 100 km/h 8,8 sec.

Le km départ arrêté : 29,9 sec.

REGISTRE SUISSE ALFA-ROMEO

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS DU 1ER SEMESTRE 1985

25 février 1985
 25 mars 1985
 29 avril 1985
 27 mai 1985
 30 juin 1985

Stamm dès 19 h. 00 (repas facultatif et discussions diverses) à BAD-MUNTELIER
 Bonne Auberge des Bains, 3280 MORAT / MURTEN

4 et 5 mai 1985
 Sortie avec les clubs de marques à YVERDON-LES-BAINS selon circulaire ultérieure.

PETITES ANNONCES

A vendre :

Hard-top pour GIULIETTA SPIDER 1963, couleur noir, très bon état.

Prix à discuter.

S'adresser à : Nicolas VENDEL
 1009 PULLY

tél. 021) 28'44'24

Alfa-Romeo GIULIA COUPE 1600 année 1962, carrosserie refaite, prête à peindre + moteur révisé

Prix à discuter.

Alfa-Romeo SPRINT VELOCE / 1962. entièrement à refaire.

Prix à discuter.

S'adresser à : Mario BARDO
 Dîme 7
 2000 NEUCHATEL

tél. 038) 33'62'60



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.