



Registre Suisse

BULLETIN N° 7 OCTOBRE 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 Ø 021 / 56'23'56 (bureau)
Case postale 33
1604 PUIDOUX

Vice-président : Antoine KOHLER Ø 021 / 32'30'80 (privé)
Chemin du Devin 76
1012 LAUSANNE

Secrétaire : Christiane HUMBERSET Ø 021 / 56'48'69 (privé)
Au Prey
1607 GRANGES / Veveyse

Caissier Stojan ZORN Ø 032 / 93'96'85 (privé)
Case postale
2746 CREMINES

Commission technique : Ulrich HOFER Ø 024 / 21'13'35 (bureau)
Garage du Casino
Rue Haldimand 10
1400 YVERDON

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

BILLET DU PRESIDENT

Cette année, j'ai la chance de vous écrire le traditionnel billet du Président depuis une terrasse de café de la région de Ravenne. Je suis donc en pleines dispositions pour vous donner mes impressions et sentiments sur les 75 ans d'Alfa-Romeo.

75 ans, c'est un anniversaire important dans l'histoire automobile. Et je suis persuadé, sans chauvinisme aucun, que notre marque préférée reste la plus titrée au monde.

Il y a 25 ans, les Giulietta (les vraies) semaient la terreur sur les routes, les pistes et les circuits, malgré une cylindrée très réduite. Il y a 30 ans, la 1900 Ti Super ne laissait aucune chance à ses adversaires dans les courses internationales. Il y a 35 ans, Alfa-Romeo remportait le premier titre de champion du monde des conducteurs grâce à Nino FARINA tragiquement disparu depuis dans un accident de circulation. Il y a 45 ans, l'Europe était en guerre, PORSCHE avait créé sa VOLKSWAGEN et FERRARI avait quitté Alfa-Romeo. Auparavant, le succès des 1750, RL/SS, et autres P2 et P3 a été grandiose.

A l'heure actuelle, le trèfle à 4 feuilles n'est plus aussi bien arrosé de victoires que par le passé. L'époque des GTA (il y a 20 ans) et des 33 (il y a 10 ans) paraît terminée. Il faut souhaiter que cet anniversaire glorieux de 75 ans d'existence redonne du courage et la motivation aussi bien aux supporters sportifs de la marque (en formule 1 surtout où même Tyrrel arrive à glâner 4 points au championnat des constructeurs contre rien à Alfa-Romeo) qu'aux rouleurs de tous les jours que nous sommes.

A ce sujet, bien que la nouvelle "75" ressemble étrangement dans sa partie centrale à la Giulietta actuelle, je pense qu'elle devrait mieux illustrer les 75 ans d'Alfa-Romeo que le triste objet aux yeux bridés baptisé "Jubilé" proposé au seul public helvétique... La Suisse étant le pays des cloches, il est bon de le rappeler de temps en temps par n'importe quoi !!!

La "75" stationnée devant la terrasse où je déguste mon "café con grappa" me donne envie de faire un tour. Je viens de lire des temps stupéfiants réalisés par G. BAGHETTI, ancien pilote, entre MILAN et PARME (209 km/h. de moyenne avec une 75 2'500 cm3). Enfin de quoi faire pâlir d'envie une Munichoise...

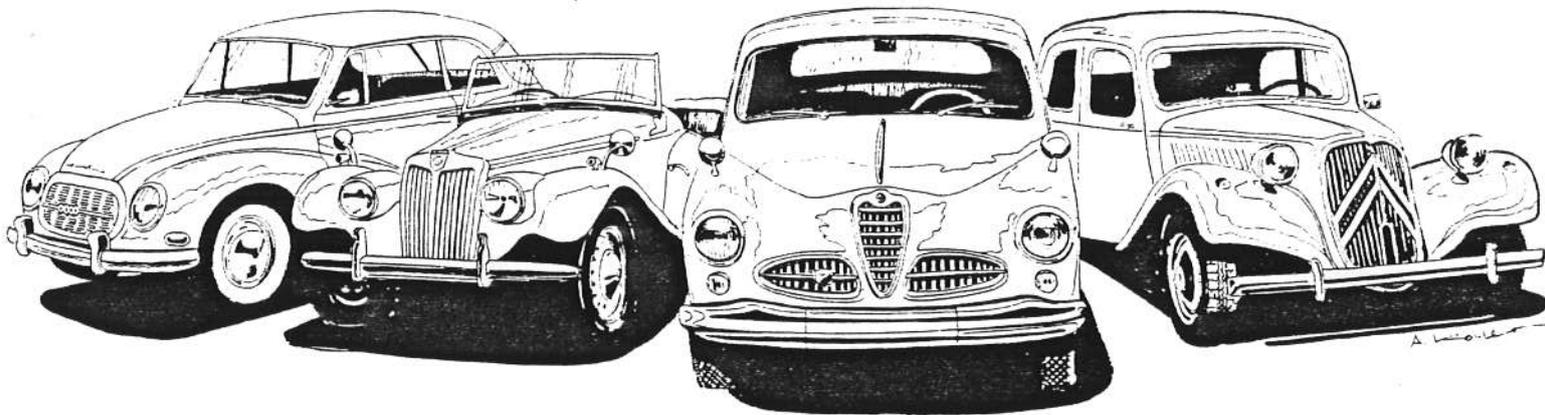
Pour fêter dignement les 75 ans d'Alfa-Romeo, le Registre Suisse vous a proposé un programme attrayant pour le 6 octobre 1985, et ce au centre de notre pays.

Ce fut l'occasion de visiter un haut lieu historique de notre habitat, grâce aux constructions réaménagées dans un même parc.

Pour l'avenir, je souhaite qu'Alfa-Romeo nous fasse revivre des moments de joies sportives intenses et que les 100 ans de notre marque fétiche soient encore plus brillants et mieux fêtés.

Votre Président :





RETRO AUTOS A YVERDON-LES-BAINS

4 ATOUTS POUR UN WEEK-END

Samedi 4 mai 1985 : le grand parking du Châlet-à-Gobet sur Lausanne contient avec peine l'affluence des voitures participantes à cette première sortie inter-clubs. Après le regroupement, le départ du Rallye est donné aux 58 inscrits. L'itinéraire jalonné de questions les emmènera jusqu'à Yverdon-Les-Bains à travers les routes du Gros de Vaud. En fin d'après-midi, le kiosque à musique du Casino est submergé par les voitures et le public tout étonné de remonter le temps d'une trentaine d'années.

Le grand salon de l'Hôtel de la Prairie accueille les 200 participants mis en appétit par un apéritif offert par la Municipalité d'Yverdon. La soirée est animée par de nombreuses discussions interrompues par la proclamation des résultats et la remise des prix du Rallye.

Dimanche matin, tout le monde se retrouve sur une magnifique place de jeux dans la verdure, c'est ici qu'aura lieu le Gymkhana. Les diverses épreuves font appel à la technique, à l'habileté et à l'instinct des chauffeurs. Elles sont spectaculaires et largement commentées par un public amusé et exigeant.

Voyons maintenant les véhicules présentés par les Clubs et les impressions qu'ils nous ont laissées.

REGISTRE SUISSE ALFA-ROMEO

Le plus jeune Club de ce week-end alignait 21 voitures de la marque milanaise. On a particulièrement admiré une splendide brochette rouge-orange composée des types 1900, Giulietta, Giulia toutes carrossées par ZAGATO. Les cabriolets et coupés Giulietta, Giulia et 1750 composaient l'essentiel du parc et l'on notait la participation de 3 berlines 1900 Ti Giulietta Ti et 1750.

Le Comité du Registre Suisse Alfa-Romeo insiste beaucoup sur l'état d'origine exacte des véhicules admis en son sein. En effet des modèles d'apparence identique comportent de nombreuses différences de mécanique et de carrosserie. Au cours de leur longue carrière, certaines voitures subissent une succession d'opérations hasardeuses qui brisent leur équilibre mécanique et esthétique.

Un grand merci à nos amis du Club Alfanatic Tradition qui n'ont pas hésité à se déplacer depuis Paris et Toulouse.

Bravo aux Alfistes pour leurs excellents résultats au Rallye.

CLUB CITROEN 34/57

Ce club s'est fort bien structuré depuis 1974, date de sa fondation. Il met à disposition de ses membres un vaste choix de pièces détachées géré par deux responsables. Une vingtaine de tractions allant des types 7C 11 BL L et 15 CV étaient au rendez-vous.

L'aspect uniforme des carrosseries contrastait avec les autres marques, mais nous sommes ici en présence d'un Club dont l'intérêt est localisé sur un modèle et ses dérivés. Le succès de cette formule ne s'est pas fait attendre : 230 membres font partie du Club Citroën 34-57.

CLUB SUISSE AUTO-UNION DKW

Ce Club se distingue par une qualité d'ensemble des véhicules digne d'être soulignée. En effet ici une restauration est abordée avec un sérieux et un savoir-faire qui ont fait l'admiration des connaisseurs. Une belle palette de véhicules très différents étaient au rendez-vous :

Les plus étonnants : une fourgonnette bâchée et un bus 7 places type F 800/3 de 1957 et 1959.

La plus rapide : une barquette ultra-légère de 1958

La plus dans le vent : une Munga 4 x 4 de 1957

La plus ancienne : un cabriolet Meisterklasse de 1940 dans une belle robe jaune et noire.

MG CAR CLUB

Le plus ancien des 4 Clubs présents, qui a été fondé en 1948, nous déléguait une douzaine de voitures, essentiellement des types A. et B.

Deux modèles ont particulièrement attiré l'attention. Les T.D.: une version 2 places et une 4 places du début des années 1950.

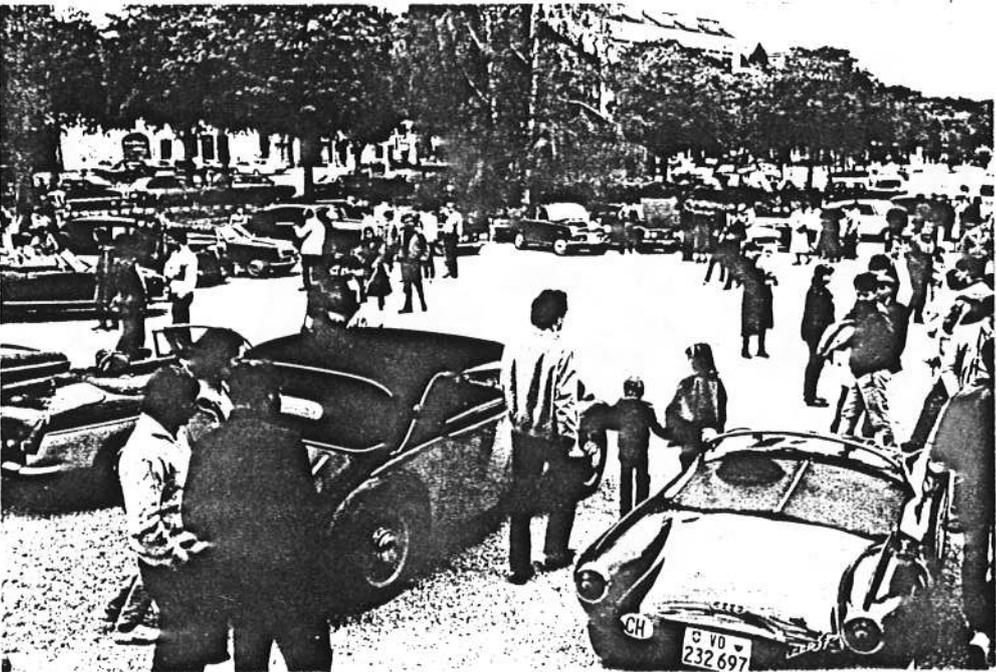
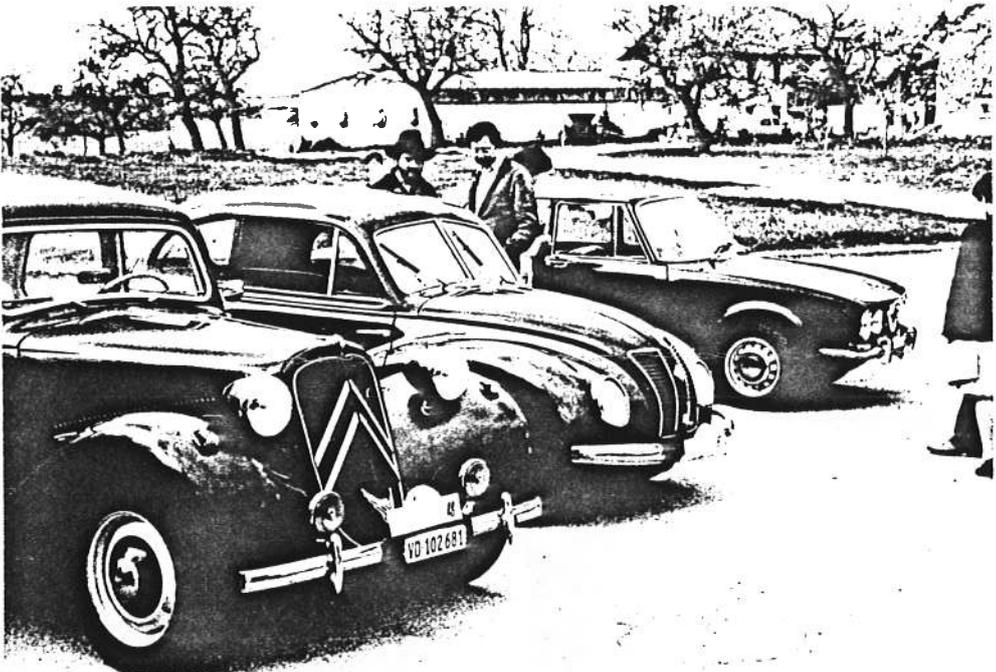
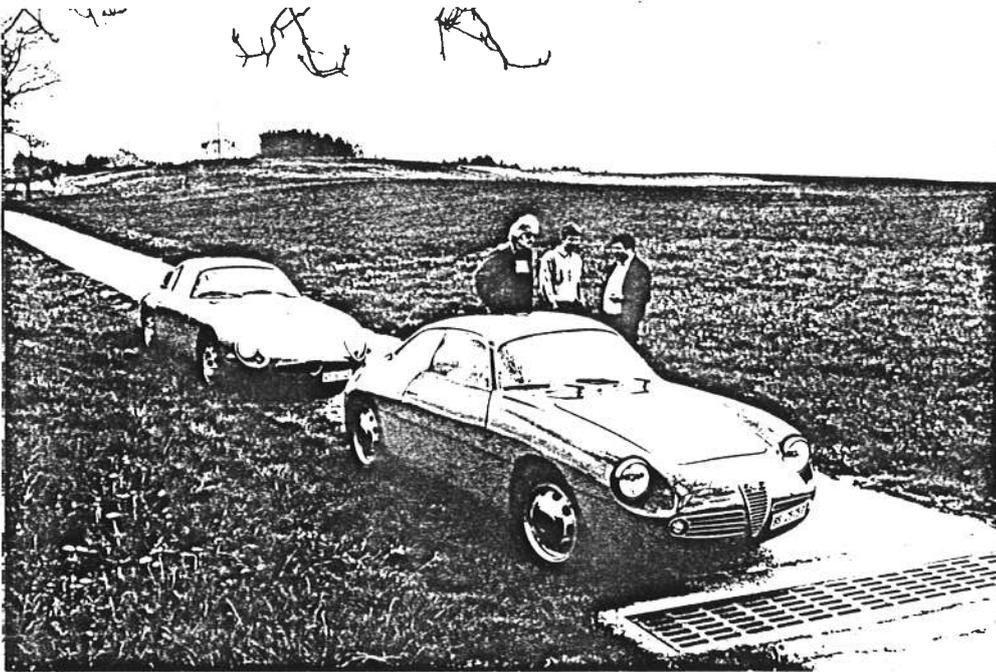
Certaines parmi les plus belles comportaient tous les ingrédients de la séduction à l'anglaise : roues à rayons, intérieur cuir et tableau de bord en bois vernis, sans oublier le fameux "british green".

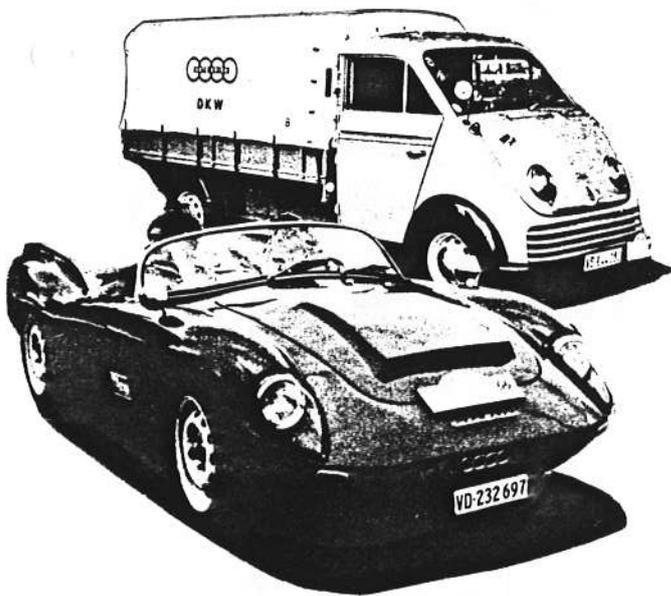
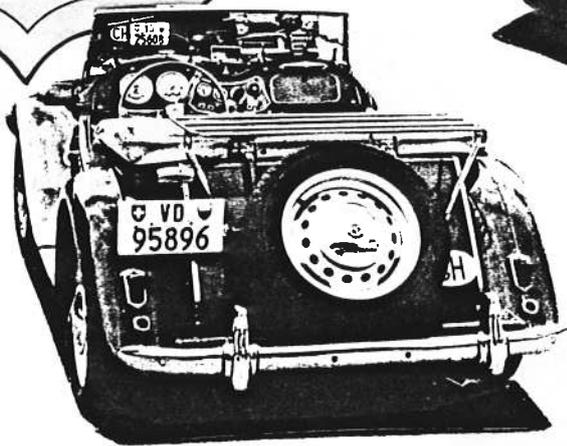
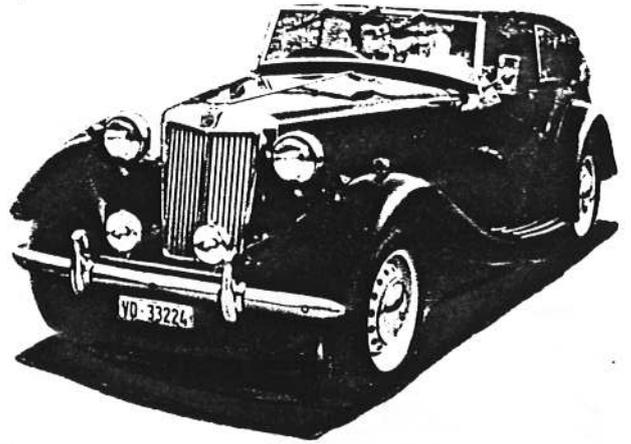
Le tir groupé des M.G. aux premières places du Gymkhana prouve, si il en était besoin, leur remarquable maniabilité.

Cette première rencontre a connu un grand enthousiasme de la part de tous les participants, celui-ci laisse augurer une belle deuxième édition.

A. KOHLER

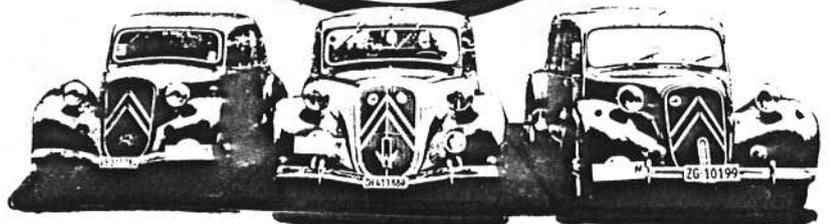
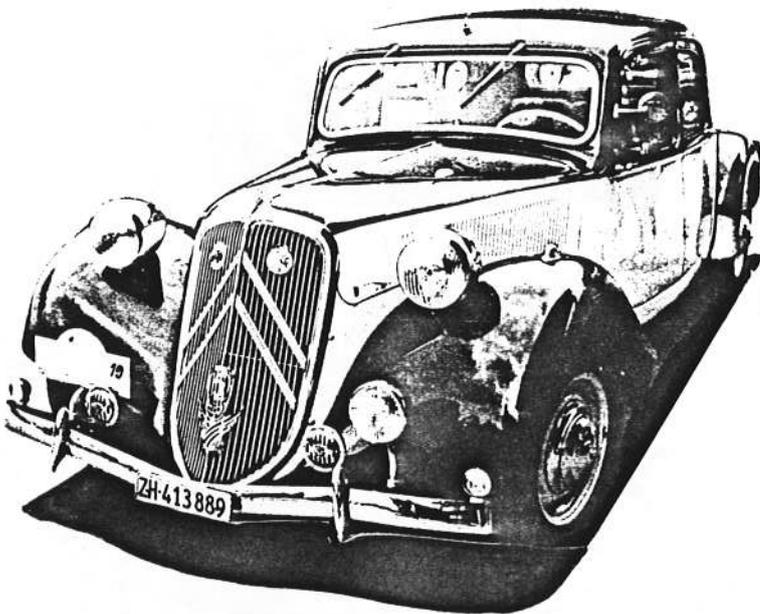
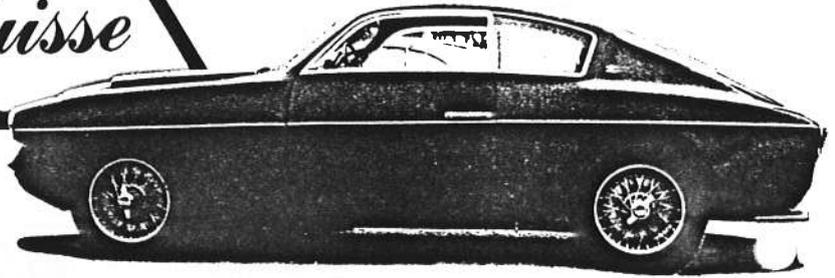
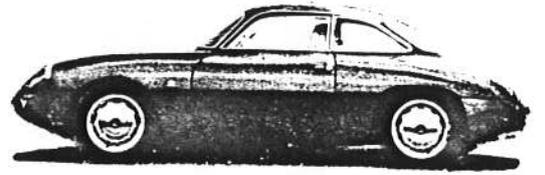








Registre Suisse



RETRO-AUTOS A YVERDON-LES-BAINS DES 4-5 MAI 1985

CLASSEMENT DU GYMKHANA :

1	RICHARDSON	Antony	M.G.
2	DUCRET	Michel	M.G.
3	CHMELMITZKY	Hervé	DKW
4	CHRISTEN	Bruno	M.G.
5	AESCHBACH	Christian	M.G.
6	HOFER	Ulrich	ALFA-ROMEO
7	MEYER	Emil	M.G.
8	MOTTET	François	CITROEN
9	LIDON	Jean-Charles	ALFA-ROMEO
10	PACHE	Eric	ALFA-ROMEO
11	MULLER	Claude	ALFA-ROMEO
12	BRUNNER	Ulrich	CITROEN
13	PERISSET	Jacques	ALFA-ROMEO
14	HESENER	Martin	DKW
15	KOHLER	Antoine	ALFA-ROMEO
16	DASTIN	Eric	CITROEN
17	VARENE	Hugues	ALFA-ROMEO
18	GUIDI	Mario	M.G.
19	LIENHARD	Pierre-Alain	CITROEN
20	PITTET	Christian	DKW

45 PARTICIPANTS



LES PRIX DU RALLYE ET DU GYMKHANA SONT AIMABLEMENT OFFERTS PAR :

OFFICE DU TOURISME DU NORD-VAUDOIS		1400	YVERDON
CITROEN SUISSE SA		1200	GENEVE
V.A.G.-AUDI		LAUSANNE-	YVERDON
GARAGE DU CASINO SA	Agence ALFA-ROMEO	1400	YVERDON
AUTO-CENTRE	Michel DELESSERT	1400	YVERDON
W. BUHLER	Garnitures automobiles	1400	YVERDON
Ets GEORGES MAYE SA	Agencements industriels	1052	LE MONT s/LAUSANNE
GONSET SA	Grands magasins	1400	YVERDON
RINSOZ & ORMOND SA		1800	VEVEY
N. HENRY	Horlogerie, bijouterie	1605	CHEXBRES
SAVARY SA	Bâches, stores	1007	LAUSANNE
ESTALIN SA		1758	VILLAZ ST PIERRE
RESTAURANT DE LA TOUR	Xavier NOVERRAZ	1095	LUTRY
INTER-CUISINES SA		1030	VILLARS STE CROIX
FREY ARTHUR SA	Vêtements	1400	YVERDON
HOTEL DE LA PRAIRIE		1400	YVERDON
GARAGE BUHLER		1445	VUITEBOEUF-PENEY
GARAGE APOLLO SA	Agence CITROEN	1023	CRISSIER

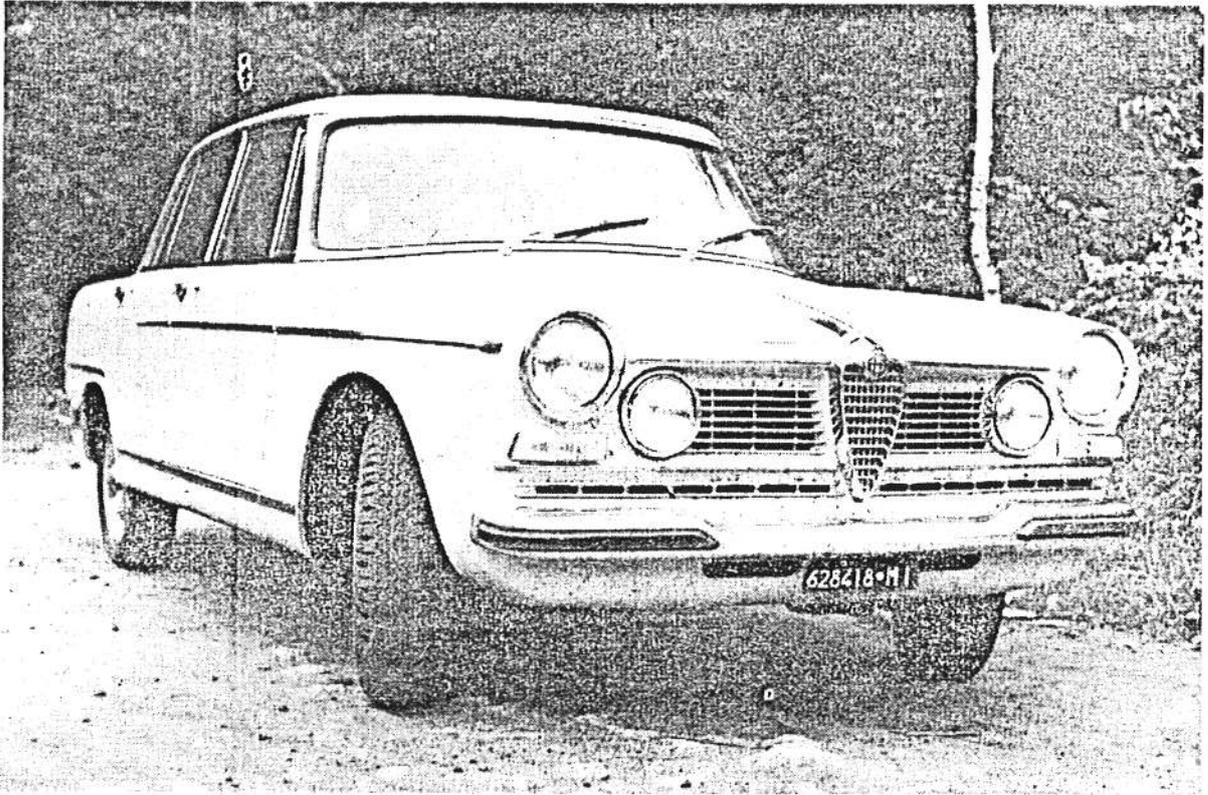
LES ORGANISATEURS LES REMERCIENT POUR LEUR SOUTIEN LORS DE
CETTE MANIFESTATION.

RETRO-AUTOS A YVERDON-LES-BAINS DES 4-5 MAI 1985

CLASSEMENT DU RALLYE :

1	PERRINJAQUET	Jean-Daniel	ALFA-ROMEO
2	DASTIN	Eric	CITROEN
3	DESCOEUDRES	Daniel	ALFA-ROMEO
4	PACHE	Eric	ALFA-ROMEO
5	RICHARDSON	Antony	M.G.
6	CAPT	Jean-Pierre	CITROEN
7	PORTMANN	Bruno	CITROEN
8	BOSCHUNG	Jean-Daniel	CITROEN
9	MOTTIEZ	Edmond	M.G.
10	PERISSET	Jacques	ALFA-ROMEO
11	CHAPPUIS	Roland	ALFA-ROMEO
12	PIATTINI	Jean-Marie	M.G.
13	HOFER	Ulrich	ALFA-ROMEO
14	JORNAYVAZ	André	ALFA-ROMEO
15	BOSS	Jean-Pierre	M.G.
16	DAVID	Pierre	ALFA-ROMEO
17	GUGGISBERG	Claude	DKW
18	POCHON	Charles-Edouard	ALFA-ROMEO
19	RIGHINI	Sylviane	M.G.
20	CHARBON	Yves	DKW

58 PARTICIPANTS



ESSAI DE LA BERLINE 2600 ALFA-ROMEO

(Edition du 6 septembre 1962 de L'Auto-Journal)

Alfa-Romeo est actuellement - et ce depuis une bonne dizaine d'années - l'un des constructeurs européens qui jouit du plus grand prestige, et à la sortie à Milan d'un nouveau modèle revêt donc une grande importance aux yeux des amateurs. Voici quelques mois, nous avons présenté à nos lecteurs une brève analyse de la nouvelle 2600 Alfa-Romeo mais, aujourd'hui, le constructeur italien a mis à notre disposition pour essai une berline et nous sommes donc en mesure de présenter un banc d'essai complet de cette voiture qui remplace la berline 2000, qui n'a jamais connu qu'un succès d'estime.

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Voyons tout d'abord le moteur. Il s'agit d'un 6 cylindres en ligne refroidi par eau, nouvellement dessiné et qui comporte une culasse hémisphérique avec deux arbres à cames en tête. L'alésage est de 83 mm pour une course de 79,6 mm et la cylindrée totale exacte est de 2582 cm³. Le bloc, qui comprend sept paliers, est entièrement en alliage léger ainsi, d'ailleurs, que la culasse; les chemises sont du type humide, c'est-à-dire qu'elles sont directement en contact avec le liquide de refroidissement.

L'alimentation est assurée par deux carburateurs double corps à pompe de reprise de 32 et ils sont précédés d'une pompe à essence électrique. Avec un rapport volumétrique de 8,5, la puissance maximale de ce groupe atteint 148 ch SAE à 5900 tr/mn, ce qui correspond à une puissance au litre d'environ 57 ch. Situé à l'opposé de l'admission, l'échappement est à six sorties.

En dehors des défauts signalés plus haut, la direction est légère à grande vitesse mais elle est très ferme lors des manoeuvres en ville et le rayon de braquage pourrait être diminué.

CONFORT GENERAL

Nous avons déjà signalé, au chapitre "qualités routières", les pertes d'adhérence fugitives dont la suspension peut être rendue responsable. Par ailleurs, le confort général varie en fonction de la qualité du revêtement. Sur très bonne route, les passagers se sentiront bien portés mais, sur chaussée ondulée, les résultats seront moins favorables. A l'arrière également, certaines fréquences oscillatoires sont mal acceptées et les résonances et vibrations sur pavés sont importantes, tout au moins avec les pneumatiques italiens qui étaient montés sur la voiture.

Sauf aux approches de la vitesse maximale, lorsque les sifflements d'origine aérodynamique deviennent trop importants, la 2600 est agréablement silencieuse et, à ce point de vue, les progrès par rapport à l'ancien 4 cylindre 2000 sont indéniables.

La 2600 est une vaste quatre places qui suivant le gabarit de chacun, pourra accueillir, le cas échéant, cinq à six occupants. A l'avant, la banquette et son dossier sont assez bien dessinés et confortables. La position du conducteur est toutefois nettement "assise" ce qui ne plaira peut-être pas aux conducteurs sportifs qui préféreraient se trouver plus bas et plus en arrière par rapport au volant. A l'arrière, les cotes d'habitabilité sont très suffisantes et, sous tous les angles, la visibilité est bonne bien que le galbe latéral du pare-brise, joint à la présence du déflecteur, augmentent pratiquement quelque peu les deux angles morts latéraux.

Un peu complexe, le système de climatisation permet cependant d'aérer ou de chauffer l'intérieur de la voiture dans de bonnes conditions et il est prévu une soufflerie pour la lunette arrière. Toutefois, les petits aérateurs de tableau de bord sont d'une efficacité modérée et ils n'ont pas permis la disparition des déflecteurs dont le système de commande par bouton molleté n'est pas pratique et qui s'avèrent bruyants à grande vitesse. De plus, et comme sur la 404 Peugeot, les vitres des portières avant s'entrebâillent vers l'arrière à mesure qu'elles descendent et cette combinaison donne naissance à des courants d'air parfois gênants.

L'équipement général de la voiture est assez complet et comprend la plupart des accessoires qu'un automobiliste moderne peut désirer. On trouve entre autres sur la 2600 un avertisseur lumineux - inconnu sur les voitures françaises - une commande de lave-glace au pied mettant automatiquement en route les essuie-glaces, des essuie-glaces à deux vitesses, un lecteur de carte, un coffre à gants fermant à clé, un rétroviseur jour et nuit. De plus, les instruments de bord comprennent un avertisseur lumineux indiquant la nécessité de ravitailler en essence, un compte-tours et un compteur journalier qui a disparu sur trop de voitures françaises. On regrettera cependant la discrétion

CONSOMMATION

La 2600 est une de ces voitures dont la consommation peut varier dans d'énormes proportions suivant la manière dont elle est conduite. Qu'on en juge plutôt: lors de notre essai de consommation moyenne accompli à 70,5 km/h, nous avons noté 11,5 litres aux 100 km en conduisant normalement mais en n'abandonnant guère la cinquième en raison de la souplesse du moteur; au contraire, à l'issue de notre essai routier accompli à très grande vitesse - 440 km à 125 km/h. de moyenne - nous avons enregistré une consommation de 20 litres aux 100 km. On ne demande certes pas à ce genre de voiture de se montrer d'une sobriété absolument exemplaire mais, tout de même, peut-être serait-il possible de faire mieux. Il est certain, dans tous les cas, que suivant la manière dont le conducteur utilise la cinquième - qui, répétons-le, est un rapport réellement utilisable et non pas une simple surmultipliée d'autostrade - la consommation peut énormément varier. Aussi, précisons-nous que, durant notre essai routier, la quatrième fut toujours montée à 6500 tr/mn au compte-tours, ce qui correspond approximativement à 140 km/h.

QUALITES ROUTIERES

Les Alfa-Romeo ont toujours eu la réputation de posséder une tenue de route très nettement supérieure à la moyenne et c'est peut-être pourquoi nous avons été légèrement déçus par la 2600, tout au moins dans sa version berline. Certes, le comportement de la voiture en virage n'est guère critiquable à n'importe quelle vitesse. La carrosserie se couche légèrement mais les pneus s'accrochent au sol et lorsqu'il y a dérive, elle est souvent très nuancée sans que l'avant ou l'arrière ait tendance à l'emporter nettement. Suivant la manière dont elle sera présentée à l'entrée du virage et en fonction du dosage de l'accélération, la voiture pourra réagir en quelque sorte "à la demande", bien qu'en conduisant de la manière la plus "innocente" qui soit, on puisse parfois noter une certaine lourdeur du train avant.

Mais, en ligne droite, les résultats de nos essais ont été légèrement moins favorables. A grande vitesse, la stabilité de la direction n'est pas toujours irréprochable et si le revêtement est de mauvaise qualité, la voiture peut avoir tendance à chercher sa route et le conducteur doit alors corriger fugitivement au volant. Enfin, l'adhérence qui, la plupart du temps, est très bonne, peut diminuer sur certaines routes ondulées, soit en ligne droite, soit en début de virage, lorsque la voiture n'est pas encore bien appuyée.

Nous n'avons rien à reprocher aux freins à disque Girling, en ce qui concerne la puissance de décélération, la résistance à l'échauffement et la douceur d'emploi, mais, à plusieurs reprises, nous avons noté un léger manque de stabilité sur la trajectoire, et ce, à des vitesses très diverses. Reconnaissons toutefois que l'ensemble de ces remarques ne tend pas à porter gravement atteinte à la réputation d'une voiture qui possède cependant de solides qualités routières.

La boîte de vitesses comprend cinq vitesses, toutes synchronisées avec des synchros licence Porsche, à quatrième en prise et cinquième surmultipliée. L'embrayage est du type monodisque à sec à commande hydraulique. Sur cette voiture, Alfa-Romeo a abandonné, à l'avant, les freins à tambour pour adopter un ensemble à disque Girling muni d'un servo-frein à dépression. En revanche, on trouve, à l'arrière, d'énormes tambours ailetés qui emplissent totalement les jantes.

La suspension avant est assurée par des ressorts hélicoïdaux complétés par des amortissements télescopiques, tandis qu'à l'arrière, le pont rigide est également muni de ressorts hélicoïdaux, ainsi que de deux jambes de poussée longitudinale. La Direction est du type à vis.

PERFORMANCES

Notre voiture d'essai ayant été amenée à Montlhéry, nous avons tout d'abord mesuré sa vitesse. Le conducteur étant seul à bord, nous avons couvert notre meilleur tour en 52 s 1/5, ce qui correspond très exactement à 175,740 km/h. On peut donc espérer sur route et dans les meilleures conditions frôler 180 km/h, mais sans doute sans les atteindre. En ce qui concerne les accélérations, les 400 mètres départ arrêté ont été couverts en 19 s 2/5 et le 1000 mètres en 35 s 3/5. A titre purement comparatif, on peut rapprocher ces chiffres de ceux obtenus par la Mercedes 220 SE qui atteint 172 km/h et qui parcourt les 400 mètres en 19 s et les 1000 mètres en 35 s 1/5. Comme on le voit, les résultats obtenus par ces deux voitures sont très voisins, avec cependant une nervosité un peu plus grande pour la 220 SE.

Ceci dit, en conduite courante, le moteur de la 2600 se révèle un outil très agréable. Discret - sauf peut-être au-dessus de 6500 tr/mn - il est très bien équilibré et sa puissance à bas régime, ainsi que son couple autorisent, si le conducteur le désire, une conduite très souple en usant fort peu de la boîte de vitesse. Sur n'importe quel rapport, la voiture repart à 1000-1200 tr/mn. sans à-coups ni vibrations et les accélérations sont toujours satisfaisantes. Bien que le tempérament de ce moteur soit indéniable - il monte à 7000 tr/mn sur les intermédiaires sans sourciller - il est donc très civilisé et l'usage en ville de la voiture peut être envisagé sans arrière-pensée car, même dans de gros encombrements avec une température ambiante élevée, la température d'eau n'a jamais tendance à dépasser son niveau normal, soit un peu plus de 80°. Sur route dégagée, enfin, la 2600 donne aisément libre cours à son tempérament et les moyennes routières autorisées sont, dans la pratique, limitées seulement par la densité du trafic et l'habileté du conducteur.

Munie de synchros Porsche, la boîte est assez agréable à manier et la complexité de la grille n'est qu'apparente. La première monte à environ 45 km/h, la seconde à 80 km/h., la troisième à 120 km/h, et la quatrième à 140 km/h. Il faut noter, toutefois, qu'à haut régime, les verrouillages deviennent souvent durs, au point de ralentir les manoeuvres.

du répétiteur sonore des clignotants, la position de l'avertisseur lumineux qui, situé au centre du volant, oblige à lâcher celui-ci lorsqu'on désire avertir et surtout l'absence d'une montre, difficilement acceptable sur une voiture de ce prix, comme d'ailleurs la présence d'une serrure de portière unique, côté conducteur.

Le coffre à bagages est de bonnes dimensions et ses formes permettent d'exploiter son volume dans de bonnes conditions. La roue de secours est malheureusement située sous le coffre, ce qui oblige à déplacer les bagages en cas de crevaison. Raffinement presque extraordinaire à notre époque, la 2600 est livrée en série avec un étui à outillage posé sur son berceau, à l'intérieur de l'aile arrière gauche, et qui contient un jeu d'outils assez complet et même un manomètre de pression pour les pneumatiques.

AGREMENT

La 2600 a conservé en fait la carrosserie de l'ancienne 2000 à laquelle on a rajouté une nouvelle calandre et un nouvel arrière. L'ensemble est toutefois d'aspect massif et si la calandre ne prête pas trop le flanc à la critique - sauf sous l'aspect aérodynamique - il n'en est pas de même pour l'arrière qui, avec ses feux de position extrêmement massifs, peut difficilement être considéré comme une réussite. Si on compare une 2600 à une 2000, la présentation est moins luxueuse et si la finition en elle-même est acceptable, elle souffrira néanmoins de la comparaison avec d'autres voitures de prix comparable. On regrettera enfin que le capot de la 2600 s'ouvre dans le mauvais sens.

CONCLUSION

Parce qu'elle ne disposait pas d'un moteur suffisamment puissant - tout au moins à régime moyen - et silencieux, la 2000 Alfa-Romeo fut un échec commercial. A ce point de vue, la 2600 a entièrement réparé cette erreur, car le moteur de 2582 cm³ possède une puissance à tous les régimes, une souplesse, un équilibre et un silence qui ne peuvent que satisfaire la clientèle. Il n'en sera malheureusement peut-être pas de même en ce qui concerne la consommation.

En fait, la berline 2600, bien qu'elle possède d'indéniables qualités, aura peut-être du mal à lutter contre la concurrence, en raison de son aspect et de sa présentation qui ne suffirent pas à satisfaire une clientèle très aisée qui partage, avec l'amour de la belle mécanique, celui du luxe. Dans l'avenir, les statistiques de vente diront donc si la berline aura réussi à s'imposer ou si ce sont les versions spider et, surtout, coupé Sprint qui devront être considérées comme les véritables Alfa-Romeo 2600.

QUALITES

Moteur puissant, souple et silencieux.

Boîte de vitesses très bien synchronisée.

Bonne tenue de route.

Freinage puissant et progressif.

Suspension assez confortable.

Direction précise.

Bonne habitabilité.

Bonne accessibilité.

DEFAUTS

Consommation importante à grande vitesse.

Parfois, légers déports au freinage.

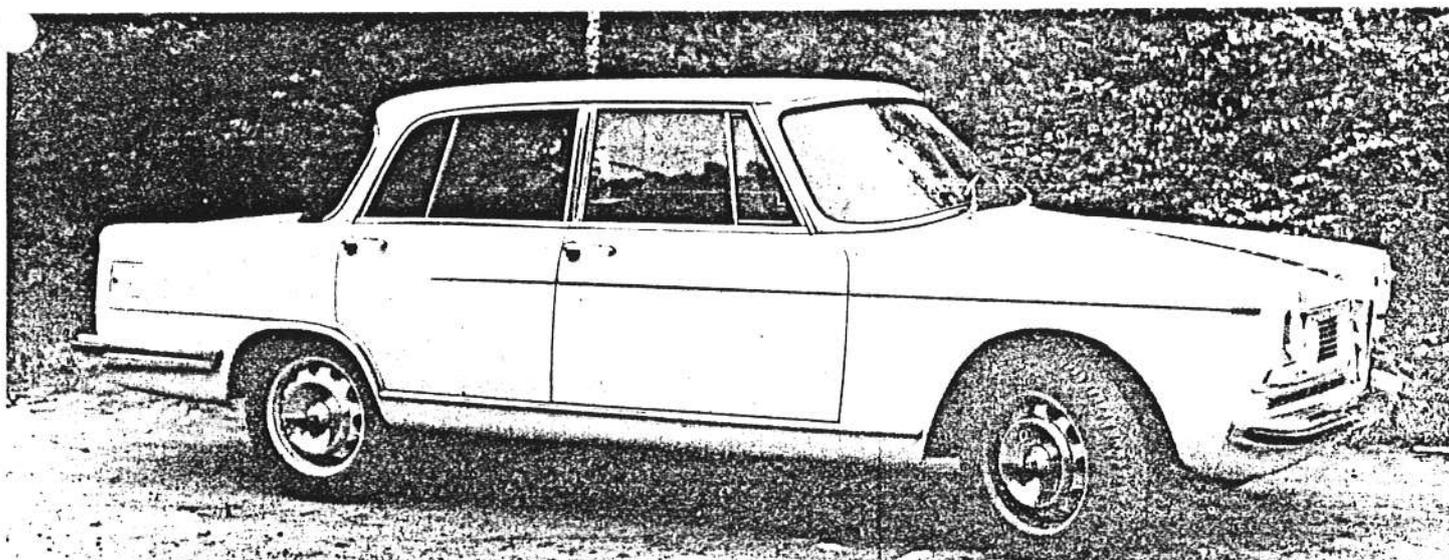
Verrouillage de boîte devenant dur à haut régime.

Direction très ferme dans les manoeuvres de parking.

Déformations aux angles du pare-brise.

Pas de montre et serrure sur une seule porte.

Capot s'ouvrant dans le mauvais sens.



PRIX EN FRANCE : 30 750 NF.

PRIX EN BELGIQUE : 240 000 F.B.

PETITES ANNONCES

A vendre : ALFA-ROMEO 1600 GTC
Gris, intérieur brun,
Prix F.F. 42'000.--

M. Yves REMY
Av. J.-F. Kennedy 106
F. 03100 MONTLUCON
Tél. 16'70 05'21'69

ALFA-ROMEO 2000 GTV. 1972
Rouge, moteur neuf, pneus neufs,
carrosserie parfaite.
Prix 2500.- U.S. DOLLARS ou équivalent.

Case postale 638
20101 - MILANO CENTRO MI

Moteurs GTA 1300 et GTA 1600,
complets et préparés.

Pour tout renseignement,
s'adresser au secrétariat du Registre
téléphone 021) 56'23'56

R E G I S T R E S U I S S E A L F A - R O M E O

C A L E N D R I E R D E S M A N I F E S T A T I O N S 1 9 8 5 - 1 9 8 6

- | | |
|-------------------------|---|
| Jeudi 31 octobre 1985 | Stamm dès 19 h. 00 (repas facultatif et discussions diverses) à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains, 3280 MORAT / MURTEN. |
| Samedi 30 novembre 1985 | Dernière réunion de l'année, selon circulaire adressée ultérieurement. |
| Samedi 1er février 1986 | Assemblée générale, selon convocation. |
| 4-5 octobre 1986 | Sortie avec l'Association Suisse des Clubs de Marques d'Automobiles Historiques. Des informations vous seront données lors de l'assemblée générale. |



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.