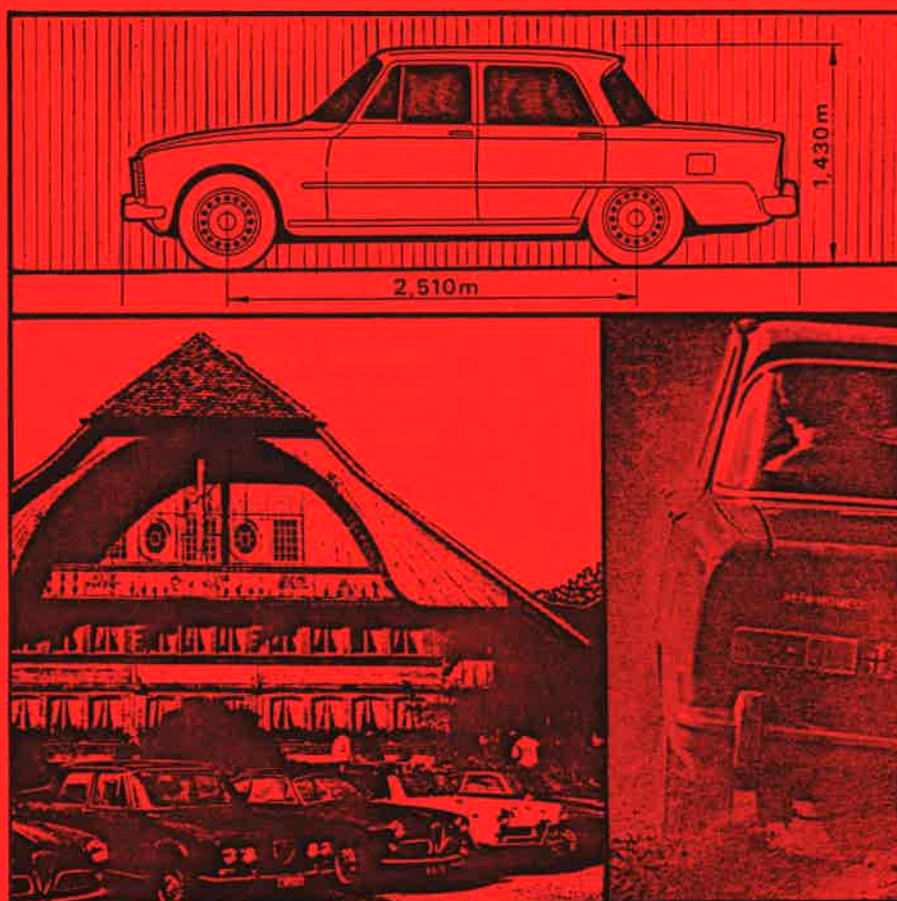




# Registre Suisse

BULLETIN N° 8 MARS 1986



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-Daniel JORNAYVAZ 021) 56'23'56 (bureau)  
Case postale 33  
1604 PUIDOUX

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

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

Caissière : Arlette AUBRY 038) 41'35'73 (bureau)  
Les Sagnes 27  
2022 BEVAIX

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

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

Membre adjoint : Jacques PERISSET 037) 56'14'93 (privé)  
Route de Brenles  
1678 SIVIRIEZ

**PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 1ER FEVRIER 1986  
AU NOVOTEL A BUSSIGNY / LAUSANNE**

L'assemblée générale du Registre Suisse Alfa-Romeo a eu lieu le 1er février 1986 à Bussigny / Lausanne.

Se sont excusés, MM. C. SCHAFFO, A. JORNAYVAZ et P.-A. JAUNIN.

Monsieur le président ouvre l'assemblée générale à 17 h. 15 et remercie les 15 membres actifs et 2 membres passifs présents.

L'ordre du jour est le suivant :

1.- Approbation du rapport annuel d'activité :

Le rapport du président ainsi que le rapport du vice-président concernant l'activité annuelle sont approuvés sans remarque.

2.- Approbation du procès-verbal de la dernière assemblée générale :

Le procès-verbal de l'assemblée générale du 9 février 1985, ayant été envoyé à chacun, est accepté sans lecture et à l'unanimité.

Les comptes de l'exercice 1985 et le budget 1986 ont été communiqués préalablement aux membres du Registre.

Ces comptes sont approuvés tels que présentés, avec remerciements à son auteur, ainsi que le rapport de vérification des comptes lu par M. D. Descoedres.

Les vérificateurs des comptes en fonction sont MM. D. Descoedres et P. Maye, Mme L. Bardet ayant dû remplacer ce dernier pour cause d'absence.

3.- Election du comité :

Le président fait part de deux démissions, la première, celle de M. S. Zorn, pour raisons professionnelles, qui en a déjà avisé le comité et la deuxième, celle de M. M. Miola, que le comité vous propose de remplacer puisqu'il n'assiste plus à nos séances ni à nos sorties et qu'il n'a pas réglé sa cotisation pour l'année écoulée.

Le président remercie le caissier sortant pour l'excellent travail qu'il a fourni au sein du Registre.

Les autres membres sont d'accord d'être réélus.

Mme A. Aubry est nommée caissière par l'assemblée générale et M. J. Périsset, membre adjoint.

4.- Election des vérificateurs des comptes :

Sont élus, M. D. Descoedres, vérificateur pour la deuxième  
année consécutive  
Mme L. Bardet, membre en fonction  
M. P. Bonvin, suppléant.

5.- Cotisations annuelles :

Au vu des dépenses importantes pour cette année et acceptées par l'assemblée générale (plaquettes du Registre, en particulier), le comité vous propose de maintenir les cotisations annuelles à fr. 100.-- pour les membres actifs et fr. 80.-- pour les membres passifs, ce qui est approuvé à l'unanimité.

6.- Modification aux statuts :

Comme déjà annoncé, le président propose de modifier les statuts actuellement en vigueur et datés du 21 avril 1983. En effet, certains articles sont à reconsidérer, en particulier les numéros 1.3, 1.8, 2.11, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 4.11 et 4.14.

Afin de réviser ces statuts, une commission, composée du président, du vice-président et de trois personnes actives, est formée. Il s'agit de Mme L. Bardet, M. H. Rengel et M. D. Descoedres.

Cette commission sera convoquée à partir du mois de mars pour être opérationnelle.

7.- Propositions individuelles :

Deux propositions individuelles sont parvenues au comité et ce sont :

première proposition de M. C. Schaffo :

Il suggère au Registre Suisse Alfa-Romeo de participer à un slalom organisé par la Scuderia Tayfin et l'Automobile Club Suisse prévu dans la seconde moitié de l'année 1986. Ce serait l'occasion de faire un petit concours interne.

Le comité prendra contact avec les responsables de l'organisation de cette manifestation.

deuxième proposition :

M. P. Maye propose au Registre Suisse Alfa-Romeo de s'équiper d'une caméra video-tv.

Après discussion sommaire, et au vu des grands investissements à effectuer cette année, il n'est pas possible de faire cet achat.

Dans ce point de l'ordre du jour, le président vous informe sommairement de l'activité de L'ASCMAH (Association Suisse des Clubs de Marques d'Automobiles Historiques) et confirme que le Registre y adhère sans réserve et en est même membre co-fondateur.

Le Registre Suisse Alfa-Romeo sera tenu au courant des démarches entreprises par le comité et cette nouvelle association.

M. A. Kohler, vice-président, fait part à l'assemblée de l'activité d'Oldtimer Galerie qui peut offrir une exposition pour vente de véhicules anciens.

L'assemblée est close à 18. 30.

La secrétaire :

C. Humberst

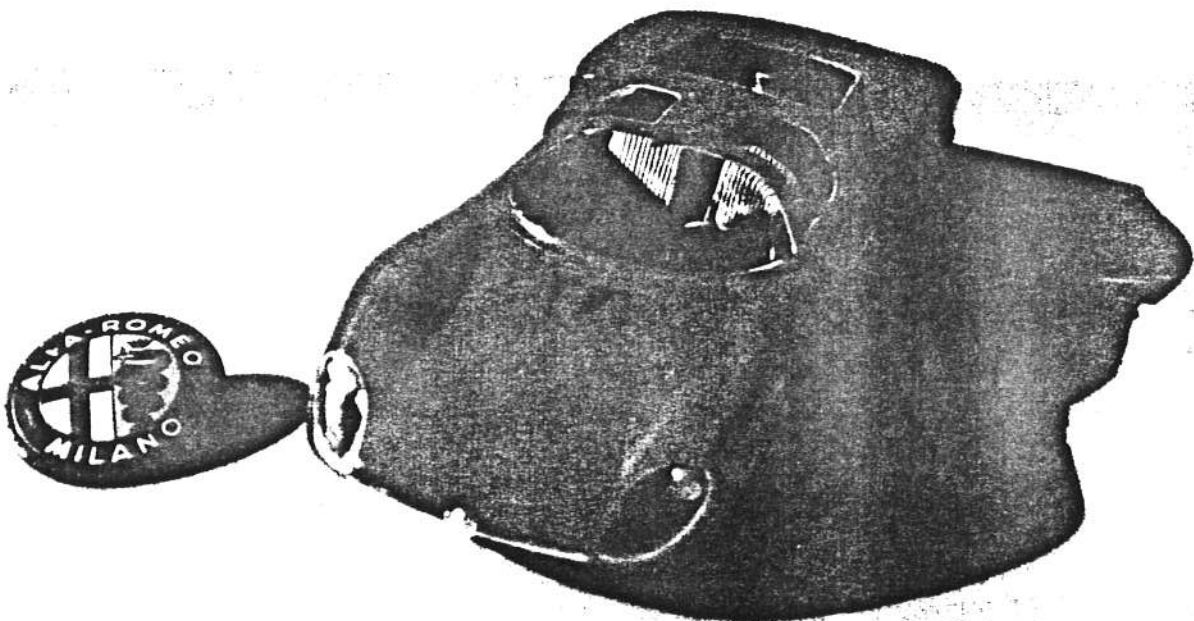
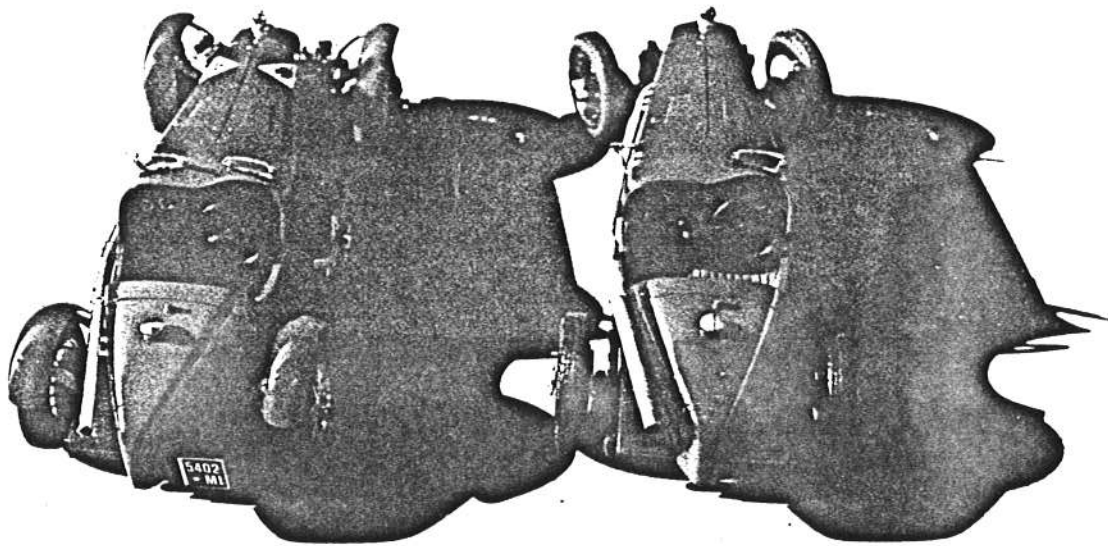
### ALFA-ROMEO MODELISME

A défaut de posséder l'ALFA de ses rêves à l'échelle 1 : 1 dans son garage, on peut toujours rêver devant une miniature dans son séjour.

Depuis quelques années, un nouveau vent souffle d'Italie où les fabricants (Brumm, Burrago) se sont lancés dans la grande production de modèles de collection aux échelles 1 : 43 et 1 : 18 généralement. Ces maquettes sont vendues à des prix très abordables et sont réalisées avec un grand souci d'authenticité historique.

Le Japon reste le champion du kit en plastique livré avec son inséparable moteur électrique.

Messieurs Aubry et Kohler vous font part de leurs impressions à propos de quelques maquettes.



ALFA-ROMEO COUPE 33-2 STRADALE ECHELLE 1 : 16 OTAKI

C'est ce superbe coupé sorti des ateliers de Franco Scaglione en 1967 que la firme japonaise OTAKI propose aux maquettistes. L'ensemble est relativement facile à monter hormis les suspensions avant et arrière dont les géométries sont très fines. Une fois la maquette assemblée, les roues trouvent difficilement leur position exacte par rapport à la carrosserie. C'est avec le manque de galbe de la lunette arrière, les deux faiblesses de cette Stradale pourtant très attirante par la reproduction de l'intérieur et du moteur.

Empattement 33 Stradale 2.35 M : 16 = 14.1 cm.

Empattement 33 Stradale OTAKI 14.1 cm.

Prix : fr. S. 52.50

ALFA ROMEO 33 TT 12 ECHELLE 1 : 28 MITSUWA

Encore un kit en plastique importé du pays du soleil levant avec cette fois une 33 TT 12 championne du monde des marques en 1975.

Les pilotes Andretti, Merzario, Laffite et Pescarolo, entre autres, se sont illustrés sur cette voiture équipée d'un douze cylindres à plat, quatre soupapes par cylindre.

La maquette est très simple à monter, le châssis est fait d'une pièce de plastique épaisse et bien rigide, ce qui assure au modèle une base excellente. La configuration générale est fidèle au dessin original, mais on regrette l'absence de la calandre "ALFA" et le rétroviseur périscope.

Empattement 33 TT 12 2.34 M : 28 = 8.3 cm.

Empattement 33 TT 12 MITSUWA 8.0 cm.

Prix : fr. S. 12.50

ALFA-ROMEO 2300 MONZA      ECHELLE 1 : 18      BURRAGO

La firme italienne BURRAGO nous a habitués depuis quelques années à des modèles d'une qualité remarquable et ce à des prix très bas.

La 2300 MONZA est apparue après la 2300 TOURING dont elle reprend un grand nombre de pièces. Elle est présentée en version route avec ses 4 garde-boue, 2 saute-vent, une roue de secours latérale et une paire de phares. Les capots ouvrants laissent voir le beau huit cylindres en ligne aussi réussi du côté compresseur que du côté échappement.

Toutefois, quelques détails sont surprenants :

- La position reculée des deux phares
- L'absence des amortisseurs à friction et du réservoir d'essence placé sous le châssis
- L'aspect chromé exagéré des roues et surtout du pot d'échappement
- La fermeture gauche du capot n'est pas à sa place et prend trop d'importance
- L'échelle 1 : 18 n'est pas respectée de façon exacte puisque les 2300 TOURING et MONZA ont le même empattement chez BURRAGO alors qu'il existe 10 cm. d'écart en réalité.
- Empattement 2300 MONZA                      2.65 M    : 18    = 14.7 cm.
- Empattement 2300 MONZA                      BURRAGO                      = 16.5 cm.

Ces inexactitudes n'enlèvent rien à l'ensemble de cette maquette très homogène et réaliste. Quelques heures sur l'établi permettront d'affiner cette célèbre ALFA-ROMEO qui anima Les Mille Miglia de 1934. Un combat de géants opposa l'équipe officielle d'Alfa-Romeo à la Scuderia Ferrari qui préparait ce type de voiture. L'ingénieur Jano avait spécialement affûté une 2300 MONZA pour l'équipage Nuvolari-Sienna alors que Varzi-Bignami pilotaient une 2566 cm<sup>3</sup> préparée par Enzo Ferrari. Grâce à des bougies froides et à des pneumatiques striés, Varzi parvint à distancer ses concurrents sous une pluie diluvienne. Les deux Alfa-Romeo arrivèrent à Brescia avec 8 minutes d'écart après 14 heures de course menée à 114 km/h. de moyenne !

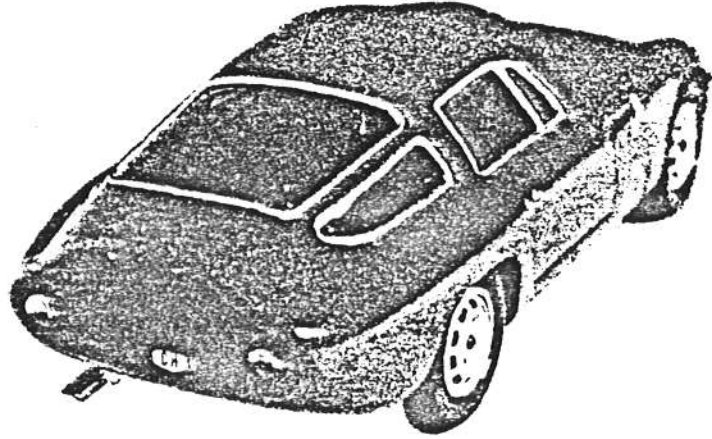
Cette maquette BURRAGO se prête très bien pour la transformation d'une version Grand-prix où on aura le choix entre plusieurs variantes :

- La version Scuderia Ferrari - La voiture blanche que Caracciola utilisa en 1932 - La voiture du brésilien Manuel de Teffé peinte aux couleurs du Brésil : carrosserie jaune et roues vertes.

Prix du modèle monté : fr. S. 19.50 à 34.--

A. KOHLER





MAQUETTE

CEVEN'KIT 1/43

Enfin un fabricant de modèles réduits qui peut nous satisfaire avec une Alfa Roméo qui fût couverte de gloire dans les années soixantes.

Le modèle choisi par Ceven'kit est celui de la TZ 1 de Jean Rolland qui a gagné le Critérium des Cévennes en 1965.

La maquette (carrosserie)

La maquette est d'assez bonne qualité. Les formes générales sont bien proportionnées mis à part quelques défauts; il faut bien entendu enlever les quelques bavures et mastiquer avec du simple mastic de carrosserie, les trous des clignoteurs antérieurs qui sont mal placés. Il est également nécessaire de raccourcir le pare-mouche sur le côté gauche, ensuite mastiquer un petit bout de tour de fenêtre, agrandir les deux cavités des phares avant qui sont trop petites, enlever le tour de plaque arrière et mastiquer une calandre qui est inexistante. Un petit prémontage s'avère nécessaire pour vérifier si la carrosserie s'ajuste bien avec le châssis avant les opérations de peinture.

Toutefois, je me suis compliqué la tâche en faisant la version routière de la Tubolare Zagato :

Pour cela, j'ai dû supprimer les supports de phares supplémentaires, limer et mastiquer la prise d'air du capot moteur, transformer en barres chromées au moyen d'une lime les attaches de capot imitation ceinture de cuir et supprimer celles en caoutchouc.

Suivant la version, on choisira d'enlever ou de laisser le rétroviseur qui est coulé avec la carrosserie.

## Peinture

Après avoir dégraissé la carrosserie en résine, on y applique une couche de fond. Pour la peinture, j'ai pris un rouge Talbot Vallelunga de chez Dupli-Color, c'est celui qui convient le mieux. Mettre une première couche de rouge, ensuite la poncer avant la deuxième et dernière couche qui sera bien épaisse, à la limite de la coulée, pour obtenir un très bon état de surface et laisser sécher à une température d'environ 30° C.

## Détails sur la carrosserie

Gicler l'arrière au spray noir mat après avoir protégé la peinture rouge. Peindre tous les tours de fenêtres de couleur gris aluminium, ainsi que la calandre, les attaches de capot, les petits phares de la plaque arrière et les poignées. Peindre aussi les phares arrière, la moitié supérieure en jaune et la moitié inférieure en rouge et le catadioptre central en grenat.

## Le châssis et l'habitacle

Contrairement à la vraie TZ, le châssis n'est pas fait de tubes mais d'une seule pièce avec l'intérieur. Il faut toutefois enlever les appuie-tête, les quelques bavures et percer les trous pour les axes des roues. On peindra le tout en noir mi-mat (Humbrol 85), sauf la jante de la roue de secours qui deviendra forcément grise et le pneu noir brillant. Le volant sera verni brun bois et les branches grises, le centre reste noir.

## Les roues

Les jantes sont très bien reproduites. Il suffit de leur enlever les bavures, les peindre en gris et à l'aide d'un cure-dent vernir en noir les trous et le bouchon central.

Le montage :

Opérations à effectuer :

- coller les fenêtres à l'intérieur
- visser le châssis
- coller les roues sur deux axes de  $\varnothing$  1,5 mm
- peindre les phares jaunes en gris avant de les coller
- plier du plastique transparent de l'épaisseur de celui des fenêtres à l'aide d'une flamme pour y découper les deux plexiglas des phares avant, ensuite leur peindre une bordure grise et les mettre en place avec de la colle blanche (elle ne ronge pas la peinture et devient transparente)
- rapetisser les clignoteurs antérieurs qui sont trop grands et leur enlever la tige, les peindre en rouge avec le bout gris et une petite tache jaune sur le côté.
- Il s'avère encore indispensable de couper les essuie-glaces entre le bras et le ballet et les coller dans une position correcte.

Et la voilà terminée!

Si le coeur vous en dit, je vous conseille de vous mettre à l'ouvrage, le travail en vaut la peine, d'autant plus qu'il s'agit d'une TZ.

Ph. Aubry

### SORTIE D'AUTOMNE A BALLEMBERG

Le Ballenberg près du lac de Brienz passe pour être une des plus belles régions naturelles de l'Oberland Bernois.

C'est dans ce site que s'est établi, depuis quelques années, le Musée suisse en plein air de l'habitat rural. Il a pour mission la présentation fidèle et la conservation d'anciennes fermes de toutes les régions du pays, l'illustration de formes originelles d'agriculture et la démonstration de techniques artisanales traditionnelles.

Le visiteur peut ainsi découvrir au gré de son chemin une cinquantaine de constructions très variées depuis la maison du vigneron argovien au moulin valaisan en passant par la ferme genevoise.

Tous ces bâtiments sont dans un état irréprochable et les restaurations ont été guidées par un grand souci de rigueur historique. De nombreuses recherches et analyses des matériaux utilisés à l'époque ont été faites avant la reconstitution de ces édifices.

C'est donc en ces lieux que le Registre Suisse Alfa-Romeo s'était donné rendez-vous pour sa sortie d'automne. Après une halte à Château-d'Oex, c'est une quinzaine de voitures qui se présentaient aux portes du Musée.

Le retour s'effectua de nuit et certains équipages rencontrèrent quelques problèmes d'orientation sur les routes tortueuses du Guggershorn.

A. KOHLER



Après vous avoir donné, dans nos derniers bulletins, une étude sur les coupés GIULIA de BERTONE, j'ai le plaisir de vous présenter une nouvelle série d'articles sur les berlines GIULIA. Dans cette première partie, je vous parlerai de

### LA GIULIA TI

Cette voiture a été présentée le 27 juin 1962 sur l'autoroute de MONZA à la presse.

Imaginez-vous, il y a bientôt 25 ans, les remarques et critiques adressées à une automobile affublée d'une carrosserie aussi inhabituelle. Impossible de la comparer à un autre produit du marché; il est bon de rappeler, ci-après, les caractéristiques principales de sa silhouette :

- avant plongeant
- double-phares de diamètres différents (allure typique Alfa-Romeo créée par la carrosserie BERTONE sur le coupé 2000 des années 1960-1962)
- pare-brise très incliné
- arrière tronqué avec couvercle de malle arrière comportant une nervure importante en son milieu
- surfaces vitrées inhabituelles pour l'époque
- ensemble particulièrement compact et aérodynamique ( $C_x = 0,34$ )



L'intérieur, lui aussi, a un peu surpris le grand public à la sortie de cette nouvelle automobile. Le tableau de bord comprend, à gauche, un compte-tours circulaire, un compteur de vitesses linéaire à ruban, une boîte à gants fermant à clef et une énorme poignée de maintien pour le passager. Notez également le volant peu gracieux proposé à l'époque.



Malgré des dimensions extérieures peu importantes, la Giulia offre une excellente habitabilité pour quatre personnes. Noter les sièges couchettes.

Ce rapide tour d'horizon étant terminé, passons aux caractéristiques techniques.

J'insiste tout d'abord sur la cylindrée de ce premier modèle: il a été présenté avec un alésage de 78 mm. et une course de 82 mm, soit 1570 cm<sup>3</sup>; ce moteur développait, alimenté par un carburateur Solex à double corps, une puissance de 92 CV DIN à 6200 tours/minute. La boîte à vitesses comportait 5 rapports avec commande au volant. Le rapport de pont était de 8 x 41, les roues chaussées de pneus 155 x 15, et le véhicule accusait 1000 kilos sur la balance, poids jugé plutôt élevé par les spécialistes à l'époque.

Autre particularité technique, les freins à tambours expérimentés sur les Giulietta SZ engagées dans les courses d'endurance : les freins avant comportaient 3 mâchoires et non pas 2 comme habituellement; la ventilation des tambours avant par ailettes radiales était un véritable chef-d'oeuvre. Les freins arrière, à tambours eux aussi, étaient ventilés radialement et ne comportaient que deux mâchoires.

La vitesse maximum était annoncée pour plus de 165 km/h. En Suisse, cette voiture a été acceptée comme 5 places, alors qu'elle l'était comme 6 places (!) en Italie; ceci est dû au fait qu'elle était livrée avec une banquette avant et deux dossiers séparés.

Les autres éléments (suspension, transmission, etc.) sont inspirés de la Giulietta.

On peut affirmer qu'à l'époque, la GIULIA TI pouvait emmener confortablement 4 personnes avec leurs bagages (coffre de 480 litres) à des moyennes étonnantes. Aucune autre concurrente que ce soit en France (Citroën DS 19, Peugeot 404, Simca Chambord), en Allemagne (BMW 1500, Borgward Isabella TS, Ford Taunus 17 M TS), en Italie (Fiat 1500 ou 1800, Lancia Flavia); en Suède (Volvo 122 S ou PV 544) ou en Angleterre (Hillmann Super Minx, Sunbeam Rapier) n'était capable de la suivre. Elle était également la seule berline de cette classe à offrir une boîte à 5 rapports. On ne peut à nouveau penser, avec nostalgie, aux véhicules produits par Alfa-Romeo à ce moment-là. Le temps de la suprématie de la marque est bien révolu.

Pour vous ramener en l'an 1963, je vous donne, ci-après, les valeurs d'un test comparatif paru dans la revue allemande "Auto Motor und Sport" no 4 du 23 février 1963 :

Caractéristiques et mesures :		Alfa-Romeo GIULIA TI	BWM 1500	FIAT 1500	FORD 17 M TS	PEUGEOT 404
Cylindrée	cm 3	1570	1499	1481	1758	1618
Puissance et régime maxi (tours minute)	CV DIN	92/6000	80/5700	67/5200	70/4500	65/5400
Puissance au litre	CV/litre	58.6	53.3	45.3	39.8	40.2
Couple maxi mkg (tours minute)		12,5/4000	12/3000	11,3/3200	14,3/220	13/2250
Batterie	voltage	12	6 (!)	12	6	12
Poids à vide (normes DIN)		1060	1050	980	930	1020
Rapport poids/puissance mesurée	kg/CV	11,4	13,5	14,6	14,6	16,6

		GIULIA TI				
<u>Accélération :</u>		Alfa-Romeo	BWM 1500	FIAT 1500	FORD 17 M TS	PEUGEOT 404
0-80 km/h	sec.	9,4	10,6	10,8	11,2	12,5
0-100 km/h	sec.	13,9	16,8	16,5	16,8	19,2
0-120 km/h	sec.	19,5	26,8	25,2	29,0	35,8
1 km départ arrêté	sec.	33,9	36,8	37,3	37,2	40,5
Vitesse max.	km/h	165	150	149,5	146	142,5
<u>Consommation :</u>						
moyenne générale	litres aux 100 km	11,4	11,75	11,9	11,15	12,3

Afin de donner une idée réelle de la GIULIA TI, voici les mesures relevées lors d'essais effectués en 1963 :

	L'Automobile	L'Auto-Journal	Sport-auto	Auto, Motor und Sport
les 400 mètres départ arrêté sec	19,6 "	18,9 "	19,5 "	.-.
le km départ arrêté	36 "	35 "	35,4 "	33,9 "
vitesse max. km/h	162 (anneau de Montlhéry)	169,2	170,1	165,0
consommation moyenne du test 1/100 km	11,2	12,6	.-.	11,4

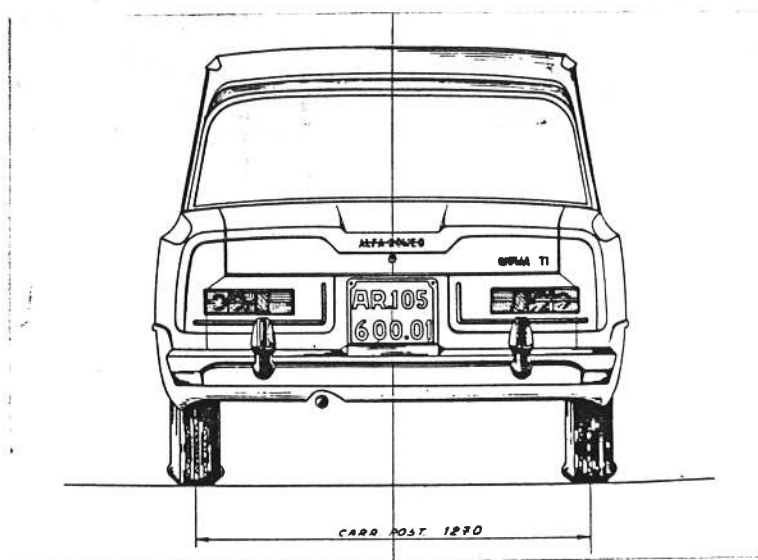
### Evolution

La GIULIA TI a relativement peu évolué durant sa carrière; les principales modifications, au cours des ans, ont été les suivantes :

- Remplacement des freins à tambour par des disques sur les 4 roues (1964) ceci uniquement pour raison de coûts de fabrication inférieurs; l'efficacité des disques ne s'était pas autrement révélée supérieure aux tambours.
- Dès mars 1964, levier de vitesses au plancher et sièges avant complètement séparés proposés contre supplément, puis de série.
- Courant 1964, volant en alu avec jante en matière synthétique noire (ce ne fut pas un mal!)



- En 1966, le tableau de bord fut modifié et remplacé par des cadrans ronds de grand diamètre, dans l'esprit de la Giulia Super, ce tableau étant repris par la suite sur les Giulia 1300 TI; le restant de la planche de bord a été également modifié et remplacé par un placage gris acier. Sur ce même modèle, l'encadrement des feux AR a été modifié (chromes) par un profil d'allure L, en remplacement des "épingles de nourrice".



Vue arrière 2e version

Dans ce premier chapitre, il faut encore parler de la GIULIA 1600 S, que l'on peut considérer comme la dernière évolution de la GIULIA TI; elle fut appelée "La Giulia des grands voyages" et réservée principalement au marché italien. Ses caractéristiques générales sont celle de la TI, à part :

- Puissance de 95 CV DIN à 5500 tours/minute
- Rapport de pont 9 x 43
- Vitesse maximum 170 km/h (usine)
- Calandre ne comportant que 3 barres horizontales
- Inscriptions sur le coffre arrière semblables à celles de la Giulia Super de 1969, plus de chromes autour des feux AR.



### Conclusions

Pour moi, l'Alfa-Romeo GIULIA TI a été une véritable révolution dans le début des années 1960. Elle a été le véritable précurseur de la voiture sportive moderne, avec ses 4 places et son grand coffre, sa ligne en avance sur la concurrence (ce type de carrosserie a été produit pendant plus de 15 ans) avec avant profilé et arrière tronqué, sa boîte à 5 vitesses, son excellente tenue de route, son freinage hors pair, et sa solidité proverbiale. Ce fut également ma première Alfa-Romeo, dont le compteur affichait plus de 100'000 kilomètres lors de l'achat, et plus de 150'000 lors de la revente; elle n'a d'ailleurs pas fini à la casse tout de suite. Elle m'a laissé de très bons souvenirs, en particulier une aptitude à monter très haut en régime et de pouvoir effectuer des moyennes intéressantes à l'époque.

Sa carrosserie (gris foncé) est restée dans un état de conservation remarquable, malgré une peinture ternie; les sièges également ne présentaient que peu de signes de fatigue. Quelle qualité de construction pour l'époque (Quels regrets...)

Le prochain article sera consacré à sa soeur plus puissante et mieux finie, la GIULIA SUPER.

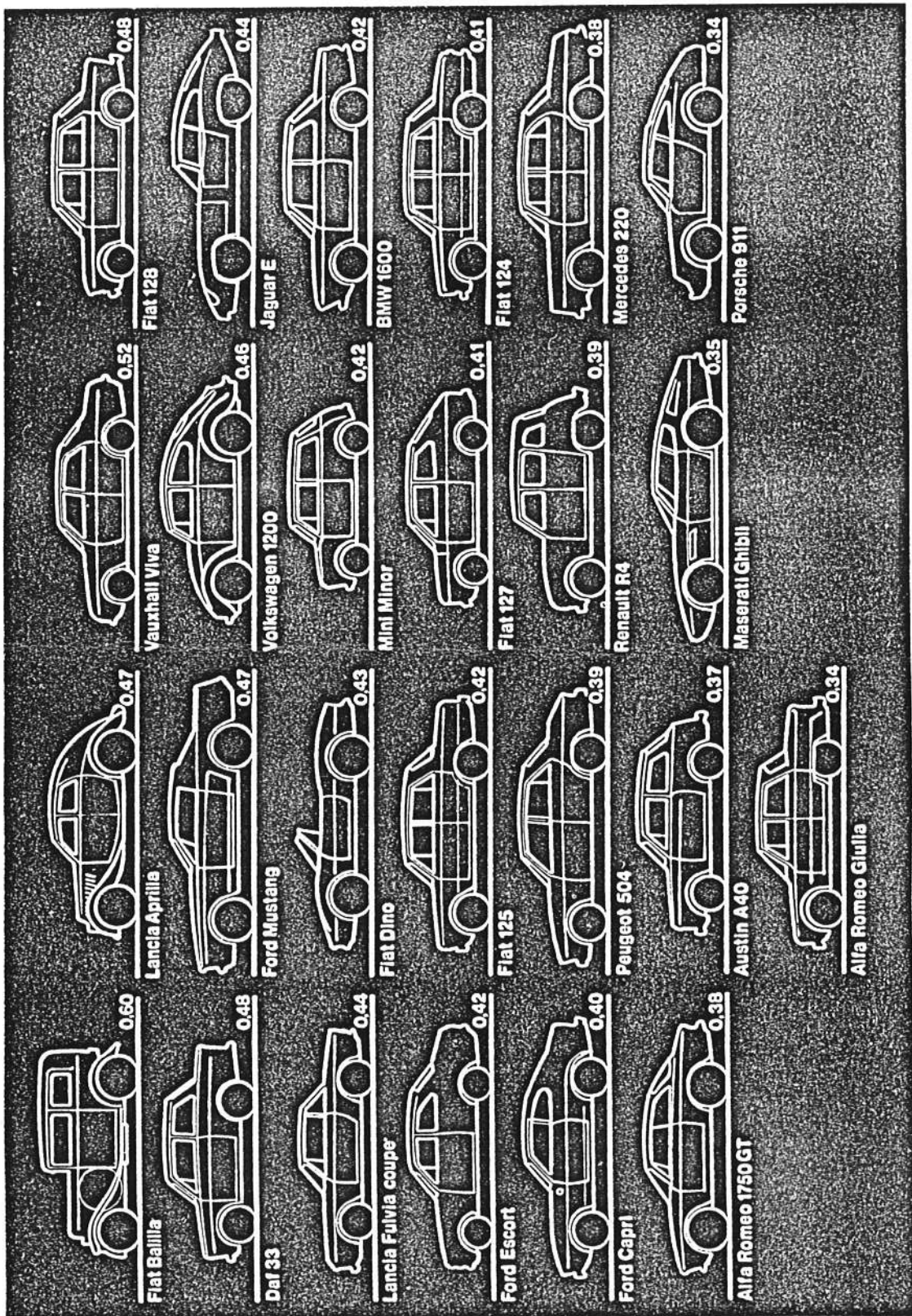
Jean-D. JORNAYVAZ



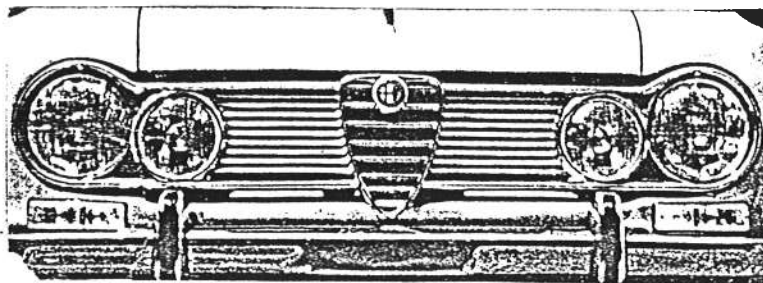
Alfa Romeo Giulia TI



Vue arrière lère version



Le Cx de la GIULIA face à l'automobile en général



## A L F A R O M E O G I U L I A T I

Depuis 1960, le bloc-moteur de la Giulietta avait été considérablement renforcé, et l'on attendait d'un moment à l'autre la sortie d'un nouveau 1.600 cc. Ce groupe devait voir le jour au début de l'été dernier, avec une nouvelle carrosserie, pour la version T.I. seulement. De plus, la boîte à cinq vitesses de la S.S. était adaptée sur tous les modèles, y compris celui qui nous intéresse ici. Ces modifications, dont la plupart tendent vers l'obtention de performances plus élevées que celles dont était capable la Giulietta T.I. 1300 cc se justifient par la prolifération de berlines 1.500 cc modernes en Europe. En effet, Alfa-Romeo, constructeur à vocation sportive; tient à offrir des voitures sans doute plus chères, mais aussi plus rapides que la production de grande série, pour satisfaire sa clientèle.

### Description technique

Le maintenant célèbre quatre cylindres à double arbres à cames en tête n'a subi aucune modification importante à l'occasion de son augmentation de cylindrée. Seuls, l'alésage et la course ont été changés, et de 74 mm x 75 mm passent à 78 mm x 82 mm, ce qui donne une cylindrée totale de 1.570 cc.

A ceci près, nous retrouvons le groupe construit entièrement en alliage léger, ainsi que la culasse. Le vilebrequin tourne sur cinq paliers, la distribution est à chaîne duplex. Le carburateur est toujours un Solex à double corps, mais l'ouverture du second est maintenant commandée par dépression, comme sur la 1093, le collecteur d'échappement est de forme différente, plus propice à une meilleure évacuation des gaz. Enfin, le carter d'huile est à présent en alliage léger, et le ventilateur à six pales est réalisé en matière plastique. 92 CV D.I.N. seraient ainsi obtenus à 6.000 t/m, avec un couple maximum de 14,8 M/kg à 4.000 t/m.

La boîte de vitesses est à cinq rapports, tous synchronisés, la cinquième étant surmultipliée. Son adoption a permis de monter une démultiplication de pont plus courte, qui autorise de meilleures reprises, à bas régime en particulier.

Nouveautés importantes dans le domaine de la suspension : ce qui frappe tout d'abord, c'est l'utilisation systématique du caoutchouc, dans le but d'éliminer autant que possible les vibrations et les bruits. A l'avant, nous retrouvons les classiques triangles superposés. La nouveauté réside dans le fait que l'amortisseur télescopique n'est plus enfermé dans le ressort hélicoïdal comme auparavant, mais séparé de celui-ci et rapproché au maximum de la roue. Une barre anti-roulis complète l'ensemble. A l'arrière, les combinés ressorts hélicoïdaux-amortisseurs s'appuient sur de fortes jambes de poussée. Un tampon de caoutchouc et une sangle textile limitent le débattement vertical du pont rigide. Le positionnement de ce dernier, très soigné, est complété par un élément trapézoïdal en tubes s'articulant au châssis. Les freins à trois mâchoires, introduits pour la première fois sur les Giulietta Zagato aux 12 Heures de Sebring 1961, sont maintenant montés en série sur la T.I. à l'avant. Les tambours sont en alliage léger, à ailettes hélicoïdales et de grandes dimensions pour une voiture de cette taille.

Les anciens tambours à ailettes longitudinales et deux mâchoires de la Giulietta ont été conservés à l'arrière. La carrosserie, de forme nouvelle et à tout les moins originale est, comme auparavant, de structure auto-porteuse. Le constructeur s'est particulièrement attaché à réaliser un coffre à bagages très vaste et surtout d'un volume entièrement utilisable : c'est pourquoi la batterie est maintenant montée à l'avant dans le compartiment moteur, et les amortissements abaissés au maximum ne font presque plus saillie. De plus, la roue de secours est sous le plancher, ce qui est rationnel au point de vue encombrement, mais oblige à déplacer les bagages en cas de crevaison.

Enfin, l'utilisation intensive du caoutchouc aux joints d'articulation dont nous faisons mention plus haut, ainsi que de bagues nylon et rotules pré-lubrifiées, a permis de réduire les points de graissage aux deux seuls joints de cardans.

Le poids s'élèverait, en ordre de marche, à 1.000 kg, ce qui nous paraît d'ailleurs une valeur très élevée.

### **Au volant**

Les lignes de la voiture, disions-nous, sont originales - de fait, le nez court et camus, les surfaces de glace hypertrophiées, le toit ultra-plat, l'arrière haut et carré, produisent un effet surprenant à première vue. Pourtant, à l'usage, on s'aperçoit vite que l'esthétique, si elle a été sacrifiée, l'a été au bénéfice exclusif du fonctionnel. Ces formes autorisent, en effet, une visibilité sur tous les angles absolument hors de pair, et un coffre à bagages de dimensions inusitées sur une voiture de cette catégorie.

Le capot s'ouvre malheureusement dans le mauvais sens, et l'accessibilité mécanique, en particulier au démarreur, n'est pas exceptionnelle, car le moteur est disposé très bas, et s'il n'est pas à proprement parler à l'étroit, aucune place superflue n'a été perdue.

En s'asseyant, on découvre une banquette avant à deux dossiers individuels inclinables à volonté, dont le soutien latéral se révélera inexistant. De plus, un pilote de grande taille devra reculer la banquette au maximum, et les passagers arrière, malgré l'évidement astucieux des dossiers, ne devront pas faire de mouvements inconsidérés s'ils ne veulent pas être gênés aux genoux. J'ajouterais que, personnellement, le drap qui recouvre ces sièges me paraît d'un goût et d'une qualité pour le moins discutables, surtout sur une voiture de ce prix. La même remarque s'applique aux garnitures de portières en caoutchouc moulé.

Le tableau de bord, bien qu'un peu austère, est agréablement présenté et surtout fort complet. Remarquons pourtant la disparition regrettable du thermomètre d'huile. Confiance ? Economie ? Chi lo sa... Il faut en tout cas approuver l'élégance de la solution qui a été trouvée pour inclure discrètement une barre de maintien pour le passager avant. La plaquette porte-cartes et objets divers disposée sous la boîte à gants qui ferme à clé est bienvenue.

Le combiné chauffage-dégivrage-ventilation est particulièrement efficace et même redoutable. Mais il est aussi très bruyant dès lors que l'on met le ventilateur en marche. De pratiques aérateurs latéraux sont disposés près des pieds du conducteur et du passager. Il existe un dégivrage de glace arrière, ce qui est une louable intention, malheureusement, il ne souffle que de l'air froid... Les essuie-glaces laissent un angle mort trop important sur les côtés, et le cintrage très accentué du pare-brise à ses extrémités cause des défauts de vision - qui sont d'ailleurs sans effet réel sur la conduite. Les leviers d'ouverture des portes sont particulièrement mal dessinés et désagréables à manoeuvrer, les manivelles lave-glace sont très dures mais les boutons molletés commandant les déflecteurs sont pratiques. En conduite nocturne, il faut signaler la puissance de l'éclairage fourni par les quatre phares.

Au premier abord, le fin volant déporté de petit diamètre surprend quelque peu, mais il s'avère rapidement très agréable à manier - le demi-cerclo-avertisseur est bien placé, ainsi que le commodo qui fait en même temps appel de phares, même en position "lanternes". Le levier de vitesses est sur la colonne de direction, ce que je déplore personnellement pour une voiture sportive.

Cependant, la commande s'avère précise, et les mouvements requis d'amplitude modérée, sauf en ce qui concerne l'engagement de la cinquième que l'on n'obtient que du bout des doigts pour peu que l'on aime conduire éloigné du volant, les pédales sont très bien disposées et n'appellent aucune remarque, ce qui, encore aujourd'hui, est un compliment.

Le moteur, en dessous de 4.000 t/m, est particulièrement silencieux. au-dessus, le bruit émis augmente sensiblement sans pour autant devenir déplaisant. On a toutefois la sensation qu'il "mouline" quelque peu sur les intermédiaires : ceci provient sans doute de la démultiplication très courte choisie.

La direction, dure dans les manoeuvres à l'arrêt, devient par contre très douce dès que l'on roule. La synchronisation des vitesses est absolument sans défaut, bien qu'il soit bon d'observer un léger temps d'arrêt entre la première et la seconde. Les freins et l'embrayage sont tout particulièrement progressifs. En définitive, on n'observe aucun luxe superflu, mais tout paraît à sa place et fonctionne avec douceur, le détail des poignées de portes excepté. Ceci concourt à une conduite très étendue qui est un agrément d'utilisation primordial.

### **Ambivalence**

Le but recherché par le constructeur avec la Giulia T.I. est d'obtenir une voiture à l'aise aussi bien en ville que sur route, et même en compétition. De fait, en circulation urbaine, la visibilité, les cotes d'encombrement réduites et la progressivité à faible allure des freins à tambour sont des atouts très sérieux. Par contre, il est toujours nécessaire d'observer de fréquents changements de vitesses, bien que la souplesse ait été améliorée par rapport à la Giulietta. De plus, le rayon de braquage reste trop important. Enfin, le double arbre à cames en tête ne donne ses chevaux qu'assez haut dans les tours, ce qui n'est pas favorable à des démarrages foudroyants aux feux rouges, ni même à des reprises très énergiques. C'est donc une conduite plutôt calme qui s'accommodera le mieux des caractéristiques de cette voiture en ville.

Sur la route, le style un peu pointu du moteur n'est plus un handicap, et la boîte à cinq vitesses prend toute sa valeur. En effet, quel que soit le genre de parcours proposé, il existe toujours un rapport adéquat, ce qui est précieux pour l'obtention de bonnes moyennes. La cinquième surmultipliée sera particulièrement appréciée sur les autoroutes, ou même les longues lignes droites, car elle réduit sensiblement le régime du moteur, et par voie de conséquence à la consommation du carburant et le niveau sonore. C'est ainsi qu'à une vitesse de croisière élevée, la consommation n'a pas dépassé 12 litres/100 kilomètres.



De plus, elle présente l'avantage par rapport à un système d'overdrive de coûter beaucoup moins de chevaux et d'être d'un fonctionnement plus sûr. Pourtout, l'étagement de la boîte sur les deux rapports inférieurs me paraît discutable, dans la mesure où ils pourraient être allongés et se rapprocher ainsi avantagement de la troisième. Ceci sera d'ailleurs confirmé par nos essais d'accélération qui démontreront un résultat plus brillant sur le kilomètre, où tous les rapports sont utilisés, que sur le 400 m départ arrêté.

400 m départ arrêté (6.500 t/m) : 19"5/10  
1000 m départ arrêté (6.500 t/m) : 35"4/10  
Vitesse maximale : 170,136 km/h à 6.200 t/m.

Comme on le voit, la vitesse maximale est élevée pour une petite berline quatre places et présente surtout l'avantage de pouvoir être indéfiniment conservée, car le moteur doit supporter facilement un régime d'environ 6.200 t/m.

Le plan performances pouvant donc être considéré comme satisfaisant et correspondant aux chiffres avancés par le constructeur, il faut maintenant voir si la puissance peut être pleinement utilisée.

La Giulietta nous avait habitués à une très bonne tenue de route. Elle avait cependant, sous cet angle, une personnalité bien marquée. La Giulia, à quelques nuances près, est bien sa descendante directe.

Certes, nous avons ici affaire à une voiture au comportement sous-vireur sensiblement moins marqué - le caractère rigoureusement neutre de l'ensemble se manifeste par une trajectoire correspondant étroitement au braquage demandé puis, la limite d'adhérence passée, par le décrochage des quatre roues en même temps - ceci est surtout perceptible sur sol mouillé, car par route sèche, il est très difficile de faire dérapier la voiture qui conserve son adhérence exceptionnellement longtemps - la direction donne un contrôle parfait dans les virages serrés, mais devient de moins en moins sensible au fur et à mesure que la vitesse augmente, sans pour autant devenir vraiment imprécise. Cette impression s'atténue d'ailleurs avec l'habitude. Dans les virages la roue avant extérieure s'écrase, et la caisse s'incline de façon moins forte que dans la Giulietta, mais de façon tout de même sensible. De plus, plutôt paradoxalement, le pont apparemment mieux guidé que sur le modèle précédent se prête avec moins de complaisance aux fortes accélérations en sortie de virage, où il est le siège de réactions assez violentes. Ainsi, la roue arrière intérieure a une fâcheuse tendance à rebondir de façon désordonnée et empêche la voiture de répondre de façon satisfaisante à la sollicitation de l'accélérateur.

Ce phénomène est naturellement beaucoup plus sensible quand la route est en mauvais état.

Enfin, le freinage, tout à fait bon en conduite normale et même rapide, devient quelque peu rétif dès lors que l'on cherche la performance maximale et que l'on doit engager la pédale brutalement. A ce moment, en effet, la voiture pique du nez, se déleste fortement de l'arrière. Ceci provoque des blocages intempestifs des freins postérieurs et oblige à des corrections peu orthodoxes au volant. De plus, le pilote doit relâcher la pression du pied et du coup ne peut complètement tirer parti de l'efficacité apparemment grande du système. Toute satisfaction est en revanche donnée par ces freins sur le plan de l'endurance, et jamais aucun fading n'a été enregistré.

### **Conclusion**

La Giulia T.I. présente donc des avantages certains par rapport à sa devancière. Ils sont particulièrement sensibles en ce qui concerne les performances que l'on peut qualifier de brillantes pour une berline de 1.600 cc. Par ailleurs, le côté sinon gracieux, du moins fonctionnel de la voiture nous a plu - le caractère fortement original de la carrosserie lui-même n'est pas pour nous déplaire en ces temps de standardisation excessive. La tenue de route, le freinage, la boîte de vitesses, toute la partie mécanique de façon générale, sont toujours à la hauteur d'une conception Alfa-Romeo, synonyme de brio et de sécurité. Par contre, nous avons été déçus par l'habitabilité encore exiguë et par la finition qui n'atteint plus le niveau que nous avons connu. Les bruits de caisse sur route pavée sont trop élevés. Les réactions de suspensions au passage d'ornières ou de dos d'ânes trop violents. Des progrès dans ce sens sont attendus avec impatience.

### **CARACTERISTIQUES**

#### **MOTEUR :**

4 cylindres en ligne 78 mm x 82 mm 1.570 cc.  
2 A.C.T (chaîne)  
Puissance : 92 CV DIN à 6.000 tours-minute  
Couple maximum : 14,8 M/Kg à 4.000 t/m.  
Un carburateur Solex double corps

#### **TRANSMISSION :**

Embrayage monodisque sec.  
Boîte cinq vitesses synchronisées.

CHASSIS :

Caisse autoportante

Suspension avant indépendante par triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques et barre anti-roulis.

Essieu arrière rigide positionné par jambes de poussée et élément trapézoïdal fixé au pont.

Ressorts à boudins avec amortisseurs télescopiques incorporés.

Freins tambour : 3 mâchoires à l'avant, 2 mâchoires à l'arrière.

Roues acier ajourées.

Pneus Pirelli Cinturato 155 x 15.

EQUIPEMENT :

12 volts.

Compteur de vitesse 200 km/h.

Compte-tours 8.000 t/m.

Thermomètre d'eau, manomètre de pression d'huile, jauge de carburant, témoin de charge, essuie-glaces, lave-glaces commandé au pied, chauffage-dégivrage-ventilation-dégivrage de la lunette arrière.

DIMENSIONS :

Empattement : 251 cm.

Voie avant : 131 cm.

Voie arrière : 127 cm.

Longueur HT : 414 cm.

Largeur HT : 156 cm.

Hauteur : 143 cm.

Poids : 1.000 kg

ESSAI :

Date : 5 mars 1963

Conditions atmosphériques : idéales

Accélération :

400 m : 19"5/10

1.000 m : 35"4/10

Vitesse maximale : 170,136 km/h.

Essai de José ROSINSKI paru dans le journal Sport auto no 15 du mois d'avril 1963.

P E T I T E S   A N N O N C E S

Nous rappelons aux membres du Registre Suisse Alfa-Romeo que ces colonnes leur sont ouvertes, soit pour acheter, pour vendre ou échanger des véhicules ou des pièces. Tout article peut être communiqué à notre secrétaire, le matin, téléphone 021) 56'23'56.

Seules les annonces concernant la marque Alfa-Romeo sont prises en considération.

A VENDRE :

GIULIA SUPER 1,6  
année de construction 1973  
115'000 km  
intérieur impeccable (skai tabac)  
couleur beige clair, peinture à revoir,  
mais tôlerie en bon état.  
Prix indicatif : fr. 4'500.--

S'adresser à : M. CHALLAND  
1603 GRANDVAUX                    Ø privé 021) 99'31'08  
   Ø prof. 021) 23'32'88

1750 GTV série II  
année de construction 1970  
90'000 km au compteur (non garanti)  
mécanique en bon état  
carrosserie et intérieur à revoir  
couleur rouge.  
Prix ferme : fr. 1'000.--

S'adresser à : M. Michel VAUTHEY                    Ø privé 029) 2'69'17  
   Ø prof. 029) 2'55'17  
   (demander Mme VAUTHEY)  
1635 LA TOUR-DE-TREME

2000 GTV (Bertone)  
année de construction 1971  
42'000 km garantis  
état de neuf, 1 seul propriétaire  
couleur rouge

S'adresser à :  
M. Nicolas XENOPHONTITIF                    Ø 021) 28'07'24

REGISTRE SUISSE ALFA-ROMEO

---

CALENDRIER DES STAMMS ET MANIFESTATIONS 1986

27.03.1986	
24.04.1986	STAMM DES 19 H. 00 (REPAS FACULTATIF ET DISCUSSIONS)
29.05.1986	A BAD-MUNTELIER
26.06.1986	BONNE AUBERGE DES BAINS
25.09.1986	3280 <u>MORAT / MURTEN</u>
30.10.1986	
10.05.1986	OLDTIMER TEILEMARKT A BERTHOUD Marché de pièces et voitures anciennes
25.05.1986	SORTIE DU REGISTRE (sous réserve d'une sortie organisée à la même date par le Registre Italien)
06.07.1986	SORTIE DU REGISTRE (rallye organisé par M. Jacques PERISSET)
27.09.1986	REUNION A AVENCHES DANS LE CADRE DE L'ASCMAH (Association Suisse des Clubs de Marques d'Automobiles Historiques)
Date à convenir	SORTIE EVENTUELLE AVEC LA SCUDERIA TAYFIN A LA CHAUX-DE-FONDS



## *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.