

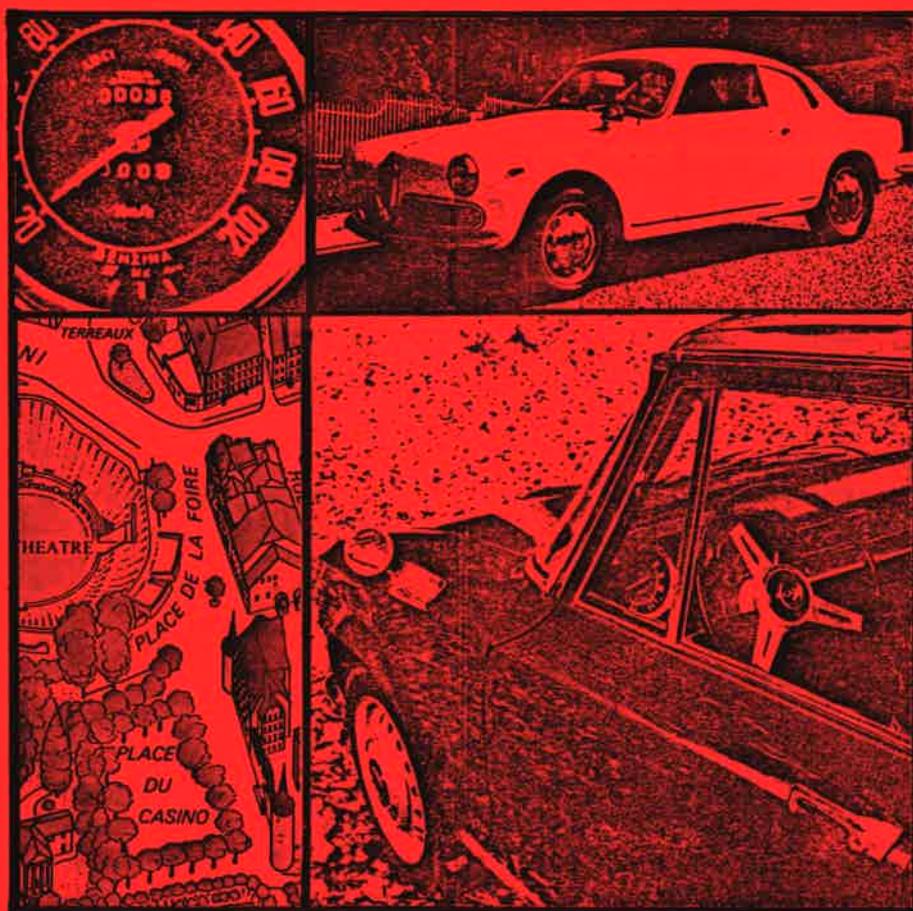


# Registre Suisse

BULLETIN

No 9

DECEMBRE 1986



REGISTRE SUISSE ALFA-ROME0

Adresse : REGISTRE SUISSE ALFA-ROME0  
Case postale 196  
1000 LAUSANNE 12

Téléphone : 021) 56'23'56 (heures de bureau)

COMITE

|                        |   |                        |
|------------------------|---|------------------------|
| Président :            | Jean-Daniel JORNAYVAZ<br>Case postale 33<br>1604 <u>PUIDOUX</u>               | 021) 56'23'56 (bureau) |
| Vice-Président :       | Antoine KOHLER<br>Chemin du Devin 76<br>1012 <u>LAUSANNE</u>                  | 021) 32'30'80 (privé)  |
| Secrétaire :           | Christiane HUMBERSET<br>Le Prey<br>1607 <u>GRANGES / VEVEYSE</u>              | 021) 56'48'69 (privé)  |
| Caissière :            | Arlette AUBRY<br>Les Sagnes 27<br>2022 <u>BEVAIX</u>                          | 038) 41'35'73 (bureau) |
| Commission technique : | Ulrich HOFER<br>Garage du Casino<br>Av. de Grandson 60<br>1400 <u>YVERDON</u> | 024) 21'13'35 (bureau) |
| Membre adjoint :       | Gilbert TIERCY<br>Fleurettes 16<br>1400 <u>YVERDON</u>                        | 024) 24'28'56 (privé)  |
| Membre adjoint :       | Jacques PERISSET<br>Route de Brenles<br>1678 <u>SIVIRIEZ</u>                  | 037) 56'14'93 (privé)  |

## BILLET DU PRESIDENT

Chers Membres du Registre Suisse Alfa-Romeo,

Voici cinq ans, le 8 novembre 1981, se réunissaient à PUIDOUX une quinzaine de personnes intéressées à fonder un club d'anciennes Alfa-Romeo. En 1987, le 26 juin 1987, nous fêterons les cinq ans d'existence du Registre Suisse, puisque l'assemblée constitutive a eu lieu le 26 juin 1982.

Depuis, nos activités sont toujours nombreuses, vous recevez deux fois par année notre bulletin (dont seule la rubrique "PETITES ANNONCES" ne fonctionne pas très bien ...), et les fiches techniques sont en cours d'élaboration. Certains d'entre vous ont par ailleurs déjà reçu notre plaquette numérotée à apposer sur les véhicules.

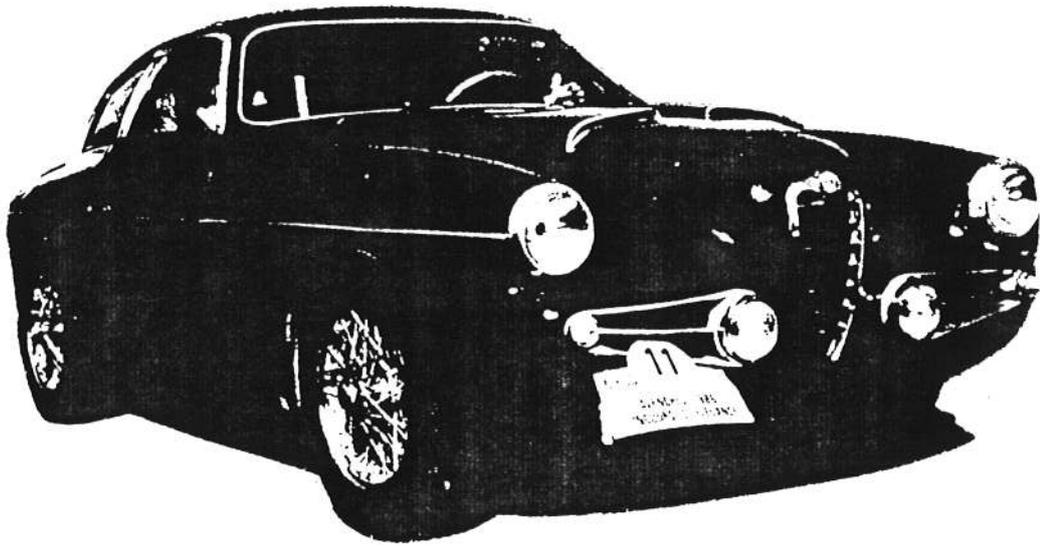
Le calendrier de cette année 1986 a été fort rempli, puisque nous nous sommes retrouvés à la fin du printemps au musée GIANADDA à MARTIGNY; puis un agréable repas (pique-nique) en compagnie des clubs TRACTION 34-57, DKW, MG et PANHARD nous a à nouveau réunis en pleine période estivale. A fin août, nos amis Jacky et Jacqueline PERISSET-GLAUSER nous ont organisé de main de maître un rallye aux côtés sympathiques; chacun s'est pris pour Guillaume TELL, Jean-Louis, Sanesi et autres héros en tous genres; un grand merci aux initiateurs du rallye, formule reconduite pour l'an prochain d'ailleurs.

Les 27 et 28 septembre 1986, chacun s'est retrouvé, dans le cadre de l'ASCMAH (Association Suisse des Clubs de Marques Automobiles Historiques), à AVENCHES pour une grande manifestation sur le plan suisse. Malgré quelques imperfections, toute organisation devant se rôder, nous avons eu beaucoup de plaisir pendant ce week-end fort heureusement ensoleillé.

Au début de l'année 1987, vous aurez à vous prononcer, lors de l'assemblée générale, sur la modification de certains articles de nos statuts. Une commission se penche par ailleurs activement sur ce problème important.

Pour cette fin d'année, je vous remercie de vos participations à nos manifestations, je vous souhaite mes meilleurs voeux pour 1987 et vous dis à bientôt.

Votre Président



#### DEFENDRE L'AVENIR DU PASSE

Le rendez-vous d'Avenches, durant le dernier week-end de septembre, concrétisait pour la première fois le travail effectué depuis une année par une nouvelle association : L'A.S.C.M.A.H (Association Suisse des Clubs de Marques Automobiles Historiques).

Mais qui est ce nouveau-né au nom étonnant, et que veulent ses géniteurs?

Il existe aujourd'hui, en Suisse, plus d'une centaine de clubs et sociétés dont les membres soignent et conservent des automobiles historiques. Depuis quelques années, les pressions autophobes se font toujours plus vives, et cette tendance se maintiendra certainement dans un proche avenir. C'est pour défendre les intérêts communs des clubs automobiles que l'ASCMAH s'est créée en se basant sur le principe de : "l'union fait la force".

L'appartenance à l'organisation faîtière ne touche aucunement les intérêts des différents clubs qui conservent leur caractère et leurs activités spécifiques.

A voir le nombre de participants qui ont répondu à l'appel de l'ASCMAH, on peut dire que les projets du Comité sont réalistes et correspondent à un réel besoin. Avenches a été littéralement envahie par les voitures de toutes marques. La qualité des modèles était d'un très haut niveau autant chez les membres de l'ASCMAH que chez les invités.

L'intérêt de la journée du dimanche a été le Concours d'Elégance. A cet effet, deux jurys avaient la difficile mission d'établir des classements parmi ce somptueux défilé d'automobiles sillonnant les rues de la vieille ville.

Sans citer tous les participants, les voitures ayant laissé la plus forte impression sont sans conteste ces superbes Ferrari de rêve issues des haras de Maranello.

Toujours dans le rouge, notre Registre Suisse présentait deux Alfa carrossées par Zagato, suivies d'une meute de Giulietta et Giulia.

Une splendide CD Coupé 1964 faisait l'attraction sur le parking du club Panhard + Levassor avec son aérodynamisme à faire pâlir plus d'un "Cx" actuel.

Beau tir groupé pour les clubs de Citroën traction avant qui réunissaient une quinzaine d'autos, et une surprise sous forme d'un merveilleux cabriolet DS.

Les collectionneurs semblent bouder les breaks, et pourtant il en existe de forts beaux. Seul le Volvo-Club présentait un 222 S break voisinant d'intéressantes berlins PV 544.

De très nombreuses NSU Ro 80 étaient aussi au rendez-vous des "anciennes", leur intérêt technique compensant leur relative jeunesse. Si le moteur rotatif a déçu hier, la ligne en "coin" est aujourd'hui une réalité qu'aucun constructeur n'ignore.

Finissons le défilé avec deux immenses "CADILLAC" qui paraissaient aussi à l'aise dans les petites rues pavées que sur les "high-ways" de Manhattan.

Après cet excellent départ, nous souhaitons une très bonne route à l'ASCMAH. et que chacun note déjà un rendez-vous dans son agenda 1987 :

**MEME DATE**

**MEME HEURE**

**MEME LIEU**

A. KOHLER



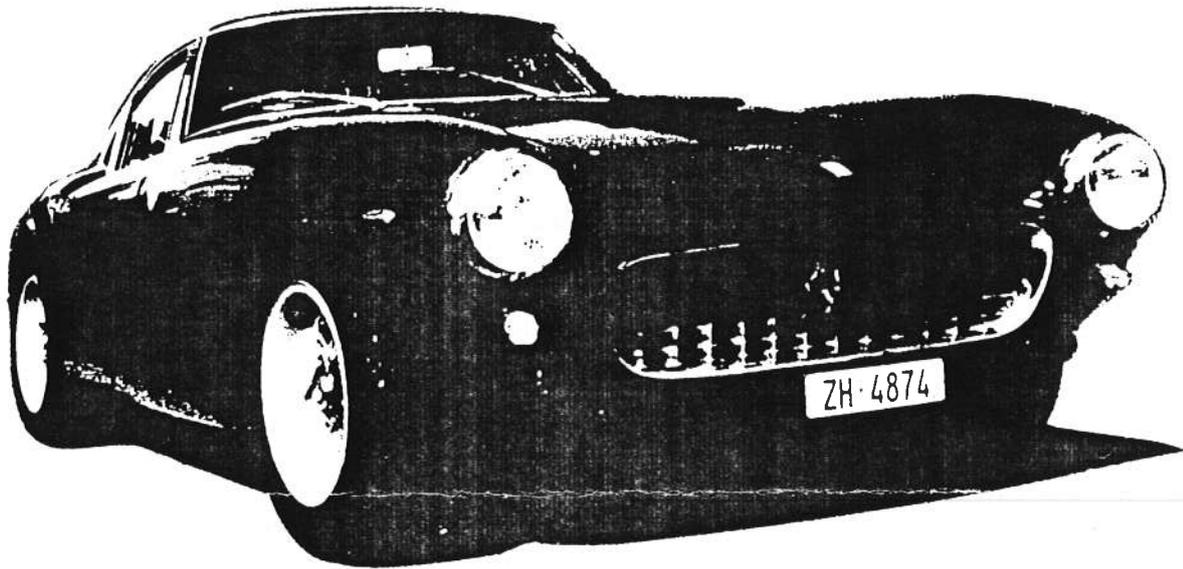
DSMHA - ASCMAH  
CONCOURS D'ELEGANCE AVENCHES  
DIMANCHE 28 SEPTEMBRE 1986  
RESULTATS JURY COMMUNE D'AVENCHES  
"MEMBRES DE L'ASSOCIATION"

---

|    |                       |  |
|----|-----------------------|--|
| 1  | PERISSET Gérard       | CITROEN B 12 1925                        |
| 2  |                       | ROSENGARD                                |
| 3  | OESTERLE Marc         | PANHARD Dyna X-86 Cabriolet 1950         |
| 4  | TSCHUMI Emil          | LANCHESTER 11 HP 1939                    |
| 5  | BRUNNER Ulrich        | CITROEN 15-Six 1949                      |
| 6  |                       | MG TC                                    |
| 7  | FRIEDERICH Willy      | CITROEN 11 BL 1947                       |
| 8  | SCHNEEBERGER Marietta | FERRARI GT Lusso 1960                    |
| 9  | STRUSS Ernest         | NSU-Ro 80 1973                           |
| 10 | LANG Hans-Peter       | NSU-Ro 80 1973                           |
| 11 | EUGSTER Alfred        | NSU-Ro 80 1974                           |
| 12 | FAVEZ Marcel          | CITROEN 15-Six 1953                      |
| 13 | IBACH Charles         | CITROEN 11 BL 1949                       |
| 14 | ROSSELET Charles      | CADILLAC Fleetwood 60 Special, lim. 1959 |
| 15 | KISTLER Johannes      | MERCEDES 190 SL 1962                     |
| 16 | SCHNEEBERGER Rolf     | FERRARI 250 GT Berlinetta SWB 1960       |
| 17 | WELLER Hanspeter      | FERRARI 330 GT Coupé 2+2 1967            |
| 18 | NIEDERHAUSER Numa     | ALFA-ROMEO Montreal 1973                 |
| 19 | ISLER Robert          | CITROEN 15-Six limousine 1948            |
| 20 | VON LERBER Beat       | PORSCHE 356 B "Dame" Cabriolet 1962      |
| 21 | URFER Gottlieb        | CITROEN 11 Cabriolet 1938                |
| 22 | WEISS Jean            | NSU-Ro 80 1975                           |
| 23 | LANG Walter           | NSU-Ro 80 1976                           |
| 24 | WINKELS H.-Peter      | NSU-Ro 80 1976                           |
| 25 | WEISS Thomas          | NSU-Ro 80 1973                           |
| 26 | GRAF Walter           | NSU-Ro 80 1973                           |
| 27 | BEBIE André           | CITROEN 11 B 1956                        |
| 28 | DUEBENDORFER Jürg     | CITROEN DS 19 1963                       |
| 29 | SUTER H.-P.           | CITROEN 11 BL 1956                       |
| 30 | BRUETSCH Werner       | AUSTIN HEALEY 1953                       |

|    |                    |                                       |
|----|--------------------|---------------------------------------|
| 31 | FALCONI Toni       | ALFA-ROMEO GIULIA SPIDER 1963         |
| 32 | METTLER Rolf       | ALFA-ROMEO GIULIA 1300 GT JUNIOR 1967 |
| 33 | JORNAYVAZ André    | ALFA-ROMEO 1750 GTV 1969              |
| 34 | OBRECHT Kurt       | ALFA-ROMEO GIULIA SPIDER 1963         |
| 35 | SCHUETZ Walter     | CITROEN Légère Limousine 1952         |
| 36 | SCHAERER Roland    | NSU-Ro 80 1972                        |
| 37 | GROSSGLAUSER Heinz | NUS-RO 80 cat. 1975                   |
| 38 | BRUNOLD Peter      | NSU-Ro 80 1976                        |
| 39 | WEISS Oscar        | NSU-Ro 1976                           |
| 40 | PERISSET Jacques   | ALFA-ROMEO 1750 GTV 1970              |
| 41 | DOUTAZ Paul        | ALFA-ROMEO SPIDER 1300 JUNIOR 1968    |
| 42 |                    | ALFA-ROMEO DUETTO                     |
| 43 | JANSER Paul        | JEEP Willys MB 1943                   |
| 44 | AEBISCHER Willy    | CITROEN 11BL 1954                     |
| 45 | HOFER Ueli         | ALFA-ROMEO TZ 1 1963                  |
| 46 | RENGEL Heinrich    | ALFA-ROEMO 2600 SPRINT 1963           |
| 47 |                    | 1750 GTV 1969                         |
| 48 | MAURER Hans        | VOLVO P 1800S Coupé Sport 1965        |
| 49 | HUBER Adrian       | VOLVO P 1800E Coupé Sport 1971        |
| 50 | TIERCY Gilbert     | ALFA-ROMEO 2000 SPIDER TOURING 1959   |
| 51 | GRASS Christian    | VOLVO 121 Limousine 1970              |
| 52 | KRAEHENMANN Urs    | VOLVO 121 Limousine 1970              |
| 53 | BOURGEOIS Laurent  | PANHARD PL-17 Limousine 1964          |
| 54 | HASLER             | PANHARD PL 17 CABRIOLET 1961          |
| 55 | RINGLI Dieter      | JEEP CP 3A 1948                       |
| 56 | MAURER Erich       | NSU-Ro 80 1969                        |
| 57 | CASAGRANDE Claude  | ALFA-ROMEO 1900 Zagato                |
| 58 | POCHON Charles-E.  | ALFA-ROMEO GIULIETTA SPRINT 1956      |
| 59 | SCHAAD René        | VOLVO PV 544S Limousine 1962          |
| 60 | BESTGEN Roland     | VOLVO 123GT Limousine 1967            |

- |    |                   |                                 |
|----|-------------------|---------------------------------|
| 61 | STEFFEN Hansjürg  | VOLVO 222S Kombi 1968           |
| 62 | RIVA Carlo        | PANHARD CD Coupé 1964           |
| 63 | BRUHLART Wolfgang | ALFA-ROMEO GIULIA SPRINT 1963   |
| 64 | MEILI Fritz       | VOLVO 122S Limousine (RHD) 1961 |
| 65 | ROUILLER Daniel   | PANHARD 24 CT Coupé kurz 1964   |

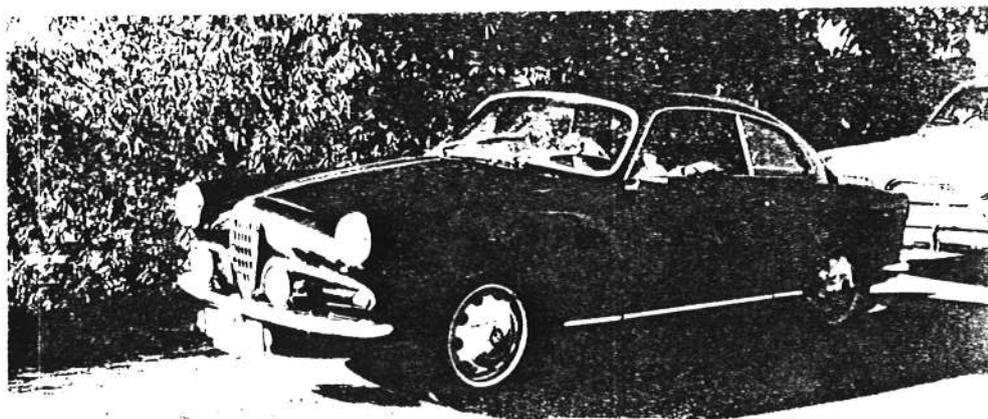
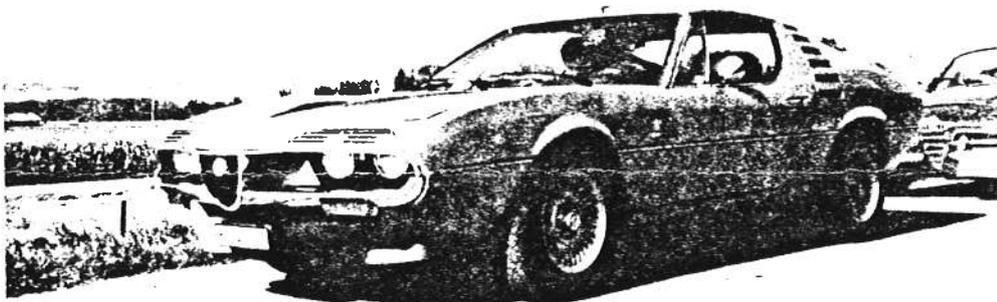


DSMHA - ASCMAH  
CONCOURS D'ELEGANCE AVENCHES  
DIMANCHE 28 SEPTEMBRE 1986  
RESULTATS JURY COMMUNE D'AVENCHES  
NON MEMBRES DE L'ASSOCIATION

---

- 1 RILEY Adelphi 46 A 1933
- 2 MERCEDES 230 6 cyl. 1939
- 3 HRG 1500 1939
- 4 ROLLS ROYCE 1954
- 5 MG TC 1945
- 6 DKW 1000 coupé 1958
- 7 BUICK CABRIOLET
- 8 CHEVROLET IMPALA CABRIOLET
- 9 STUDEDACKER AVANTI
- 10 CADILLAC CABRIOLET
- 11 MGA 1956
- 12 DKW F 800 1957
- 13 1750 GTV
- 14 MERCEDES 300 SL Roadster 1957
- 15 ALVIS CABRIOLET
- 16 MERCURY CABRIOLET
- 17 CITROEN SM
- 18 MORRIS MINOR convertible 1959
- 19 TR 4
- 20 MERCEDES 1900 SL
- 21 VW STANDART 1951
- 22 VW 1952
- 23 NSU PRINZ 1 1958
- 24 DKW 1000 SP 1962
- 25 ALFA-ROMEO MATTA 1950 Jeep
- 26 MGB 1974

- 27 TR 6 1971
- 28 PEUGEOT 203 1954
- 29 FIAT 2100 B 1959
- 30 MGB coupé GT 1975
- 31 VW Export 1954
- 32 OPEL REKORD COUPE
- 33 MGA 1960
- 34 TRIUMPH GT 6 1967
- 35 JEEP WILLYS 1950
- 36 LANCIA FLAMINIA 1961
- 37 TR 3 A



CLASSEMENT DU CONCOURS D'ELEGANCE ASCHMAH - DSMHA  
AVENCHES 1986

JURY DE L'ASCMAH - DSMHA

---

|    |                       |                                    |
|----|-----------------------|------------------------------------|
| 1  | SCHNEEBERGER Rolf     | FERRARI 250 GT Berlinetta SWB 1960 |
| 2  | SCHNEEBERGER Marietta | FERRARI 250 GT Lusso               |
| 3  | WELLER Hanspeter      | FERRARI 330 GT Coupé 2+2 1967      |
| 4  | HOFER Ueli            | ALFA-ROMEO Giulia TZ 1 1963        |
| 5  | RIVA Carlo            | PANHARD CD Coupé 1964              |
| 6  | CASAGRANDE Claude     | ALFA-ROMEO 1900 Zagato             |
| 7  | BRUELHART Wolfgang    | ALFA-ROMEO Giulia Sprint 1963      |
| 8  | GROSSGLAUSER Heinz    | NSU-Ro 80 cat. 1975                |
| 9  | LANG Walter           | NSU-Ro 80 1976                     |
| 10 | STRUSS Ernst          | NSU-Ro 80 1973                     |
| 11 | OBRECHT Kurt          | ALFA-ROMEO Giulia Spider 1963      |
| 12 | LANG Hans-Peter       | NSU-Ro 80 1973                     |
| 13 | GRAF Walter           | NSU-Ro 80 1973                     |
| 14 | VON LERBER Beat       | PORSCHE 356B "dame" Cabriolet 1962 |
| 15 | WEISS Jean            | NSU-Ro 80 1975                     |
| 16 | ROUILLER Daniel       | PANHARD 24-CT Coupé kurz 1964      |
| 21 | NIEDERHAUSER Numa     | ALFA-ROMEO Montreal 1973           |
| 22 | BRUNOLD Peter         | NSU-RO 80 1976                     |
| 23 | SCHAERER Roland       | NSU-RO 80 1972                     |
| 24 | Dr. OESTERLE Marc     | PANHARD Dyna X-86 Cabriolet 1950   |
| 25 | BRUETSCH Werner       | AUSTIN HEALEY 1953                 |
| 26 | WEISS Oscar           | NSU-RO 1976                        |
| 27 | WINKELS H.-Peter      | NSU-RO 80 1976                     |
| 28 | ISLER Robert          | CITROEN 15-Six Limousine 1948      |
| 29 |                       |                                    |
| 30 | JORNAYVAZ André       | ALFA-ROMEO 1750 GTV 1969           |
| 31 | EUGSTER Alfred        | NSU-RO 1974                        |
| 32 |                       |                                    |
| 33 | KISTLER Johannes      | MERCEDES 190 SL 1962               |

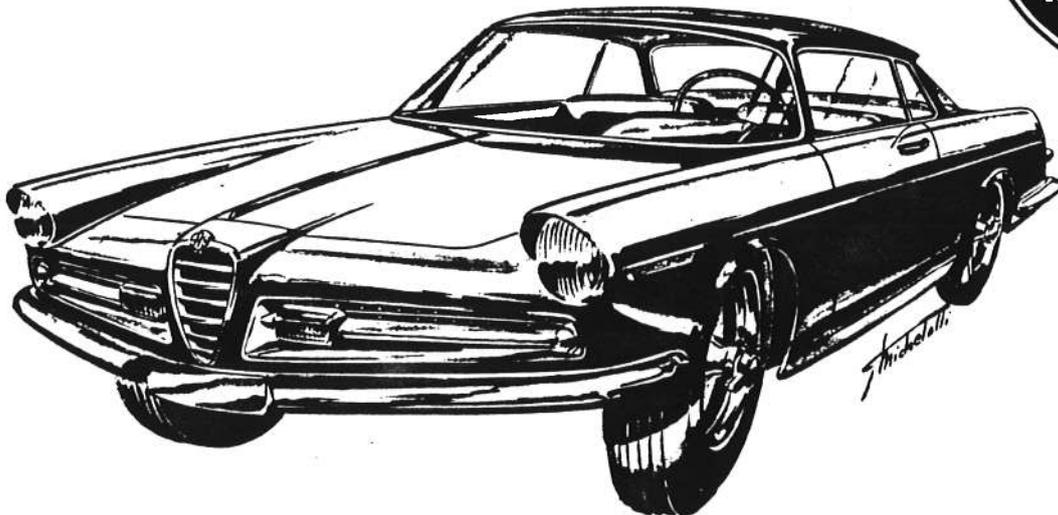
|    |                   |                                    |
|----|-------------------|------------------------------------|
| 34 | SCHUETZ Walter    | CITROEN Légère Limousine 1952      |
| 35 | BRUNNER Ulrich    | CITROEN 15-Six 1953                |
| 36 | PERISSET Jacques  | ALFA-ROMEO 1750 GTV 1970           |
| 37 | HASLER            | PANHARD                            |
| 38 | SCHAAD René       | VOLVO PV 544S Limousine 1962       |
| 39 |                   |                                    |
| 40 | DOUTAZ Paul       | ALFA-ROMEO Spider 1300 Junior 1968 |
| 41 |                   |                                    |
| 42 | URFER Gottlieb    | CITROEN 11 Cabriolet 1938          |
| 43 | DUEBENDORFER Jürg | CITROEN DS 19 1963                 |
| 44 | RINGLI Dieter     | Jeep CJ 3A 1948                    |
| 45 | RENGEL Heinrich   | ALFA-ROMEO 2600 Sprint 1963        |
| 46 | MAURER Erich      | NSU-Ro 1969                        |
| 47 | PERISSET Gérard   | CITROEN B 12 1925                  |
| 48 | BOURGEOIS Laurent | PANHARD PL-17 Limousine 1964       |
| 49 | FAVEZ Marcel      | CITROEN 15-Six 1953                |
| 50 | BESTGEN Roland    | VOLVO 123 GT Limousine 1967        |
| 51 | IBACH Charles     | CITROEN 11 BL 1949                 |
| 52 | WEISS Thomas      | NSU-Ro 80 1973                     |
| 53 | SUTER H.-P.       | CITROEN 11BL 1956                  |
| 54 |                   |                                    |
| 55 | FELDMANN Fritz    | LANCIA Monte Carlo Targa 1978      |
| 56 | STEFFEN Hansjürg  | VOLVO 222S Kombi 1968              |
| 57 | ROSSELET Charles  | CADILLAC Fleetwood 60 Special 1959 |
| 58 | BEBIE André       | CITROEN 11 BL 1957                 |
| 59 | MAURER Hans       | VOLVO P 1800S Coupé Sport 1965     |
| 60 |                   |                                    |
| 61 | KRAHENMANN Urs    | VOLVO 121 Limousine 1970           |
| 62 | HOBİ Guido        | CITROEN 11B 1953                   |
| 63 |                   |                                    |
| 64 | MEILI Fritz       | VOLVO 122S Limousine (RHD) 1961    |
| 65 | HUBER Adrian      | VOLVO P 1800E Coupé Sport 1971     |
| 66 | GRASS Christian   | VOLVO 121 Limousine 1970           |



C'est au printemps 1986 que notre ami Daniel DESCOEUDRES a acquis une ALFA-ROMEO extrêmement rare.

Il s'agit d'un modèle 1900 SUPER SPRINT de 1955 avec carrosserie en aluminium. Le dessin est signé Giovanni MICHELOTTI et la réalisation a été exécutée dans les ateliers de la carrosserie GHIA à Aigle. Il s'agit probablement de l'unique cabriolet issu d'une très petite série de coupés (dessin ci-dessous) construits dans les années 1955-1959.

Nous lui souhaitons plein succès pour la restauration de cette voiture qui mérite une place particulière dans le Registre Suisse.





## L A G I U L I A

### " S U P E R "

Essai de J.-P. THEVENET - JOURNAL L'AUTOMOBILE D'AOUT 1965

Présentée officiellement au dernier Salon de Genève, la Giulia "Super" (112 ch S.A.E., 175 km/h, 18'890 F) prend en fait la relève de la Giulia "TI Super" (129 ch S.A.E., 185 km/h, 23'500 F), modèle qu'Alfa-Romeo vient depuis peu de temps de retirer de sa gamme de fabrication.

Pourquoi la firme milanaise a-t-elle enterré l'une, le jour où naissait l'autre ?

A n'en point douter la TI Super ne fut si "éphémèrement" commercialisée, que dans le seul but de toucher promptement une clientèle sportive "pratiquante", susceptible de donner dans les plus brefs délais à ce modèle, un palmarès enviable. Elle le fit et le fit bien.

Mais peu de temps après, l'on admettait que poursuivre sa diffusion, c'était sans doute exposer à certains inconvénients, tous ceux qui, séduits par les résultats obtenus en compétition, entendaient en devenir acquéreur.

Cette pratique déjà "économiquement" peu recommandable, imposant, de plus, nombre d'impératifs aux services après-vente qui ne sont pas toujours simples à solutionner.

Modèle extrêmement brillant, la TI "Super" exigeait certainement une conduite et un entretien de spécialistes difficilement conciliables en dehors du monde des rallyes et des circuits. Et c'est ainsi que devait naître la Giulia "Super" version presque aussi rapide mais plus apte à faire face au registre d'utilisations courantes d'une berline moderne.

Cela dit, la Giulia "Super" continue à coexister dans la famille des Giulia avec la 1600 TI moins rapide d'environ 10 km/h, un peu moins luxueuse et ... moins chère de l'140 F, ainsi qu'avec la 1300, voiture plus tranquille.

En ce qui concerne la silhouette générale de sa carrosserie, la Giulia "Super" reste pratiquement identique à la première Giulia présentée au Salon de Turin 1962 et elle ne s'identifie sûrement qu'à la lecture du sigle "Super" accroché au-dessus du feu arrière droit.

Mécaniquement, un rapide coup d'oeil sous le capot permet de situer les prétentions de la voiture sur le plan performance. Deux gros carburateurs horizontaux double corps, alimentent un moteur à deux arbres à cames en tête.

Ce 9 CV fiscaux possède une cylindrée de 1'570 mm (78 mm d'alésage et 82 mm. de course). Son rapport volumétrique de compression est de 9,1 à 1 tandis que son vilebrequin est à 5 paliers.

L'ensemble développe 98 ch (DIN) à 5'500 tr/mn alors que le couple maximum est de 13,3 mkg à 2'900 tr/mn.

La boîte à vitesses dispose de 5 rapports synchronisés et 4 disques assistés par un servo-frein assurant le freinage.

Le mécanisme de la direction appartient au type à vis et galet.

Pour la suspension, leviers triangulaires et barre stabilisatrice à l'avant, essieu rigide à l'arrière.

Voilà donc rapidement condensées les caractéristiques essentielles de la Giulia Super que nous venons d'essayer.

En l'inspectant intérieurement, on constate avec satisfaction que la visibilité est bonne et que l'aménagement intérieur est bien traité. On aimerait toutefois que l'assise du siège dispose d'une cuvette moins accentuée à son raccordement avec le plan du dossier.

Derrière son volant à 3 branches, le conducteur rencontre tous les cadrans et voyants d'une voiture de "prix". On note en particulier la présence d'une montre et d'un compte-tours. L'ensemble est convenablement groupé sur une planche de bord recouverte dans sa plus grande partie d'un bois du plus heureux effet. Cette même planche est gainée d'un simili-cuir noir tendant à compléter la note de chic sportif déjà dégagée par l'ensemble de l'habitacle. La partie inférieure du tableau de bord réunit un cendrier de bonne taille ainsi qu'un vide-poche fermant à clef.

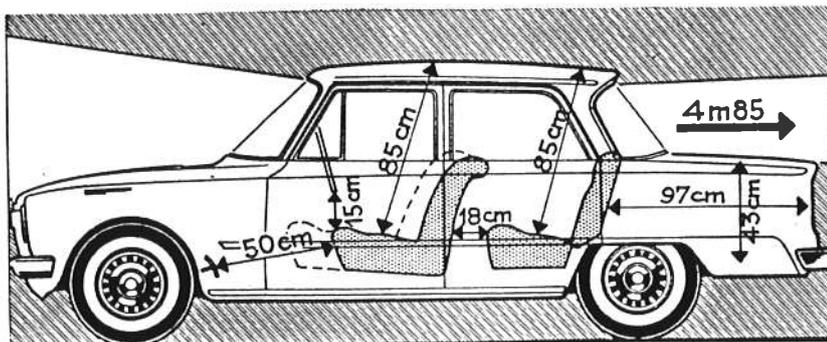
Le frein à main est encastré sous le tablier, parallèlement à l'axe de la colonne de direction alors que, bien à la portée de la main, on trouve sur le tunnel de transmission, le levier de changement de vitesses. Toujours, en ce qui touche l'aménagement des places avant, deux déflecteurs aménagés dans les glaces de portes avant, viennent compléter le système de climatisation.

A l'arrière, le dossier de la banquette est muni d'un accoudoir central. Chaque passager dispose d'un plafonnier à commande manuelle, d'une poignée de maintien et d'un cendrier logé dans le panneau de porte.

La garde au toit est très satisfaisante, mais en utilisation 4 places, il faut noter que lorsque le conducteur ou le passager avant viennent de reculer au mieux leur siège, la place prévue pour les jambes des occupants arrière devient alors fort restreinte.

Le coffre à bagages offre une capacité de transport moyenne sans plus, et à ce propos on ne s'explique pas tellement pourquoi le cric a été si maladroitement logé au fond de celui-ci, accaparant ainsi une place précieuse.

Ayant terminé cette brève revue de détails, nous avons pris, sous une chaleur équatoriale, les "sentiers fumants et encombrés" qui mènent à Montlhéry.



## MOTEUR

De bons, de vrais chevaux

Quelques tours d'anneau pour "chauffer" et au 4e passage notre chronomètre indique un temps qui correspond très exactement à 175,404 kmh, ce qui peut se reconvertir en un très possible 180 kmh sur route et donne à cette 1600 cc une brillante mention sur le plan performance.

Même satisfaction après la mesure des accélérations puisque nous relevons avec deux personnes à bord, 18 s 7/10 et 34 s 3/10 aux 400 et 1000 m départ arrêté.

Cela mesuré, ce moteur demeure, sur route, le mécanisme le plus séduisant de la Giulia "Super". Bien servi par la boîte de vitesses, il permet de réaliser des moyennes assez étonnantes (114 kmh sur Paris-Troyes) sans que l'on puisse jamais avoir la sensation de le faire souffrir ou même de lui demander son maximum. Relativement calme jusqu'à 3 500 tr/mn, les 112 ch S.A.E. se libèrent ensuite promptement et dès lors la voiture vous abandonne sa véritable personnalité. Point n'est besoin d'être un "fan" du compte-tours, la recette est simple, appuyez sans ménagement sur l'accélérateur en regardant néanmoins soigneusement devant vous car ici le 160 kmh est rapidement accessible et comme la sensation de vitesse n'est pas particulièrement perceptible toutes glaces fermées sur bonne route, mieux vaut ouvrir l'oeil et le bon en ne doutant point trop des indications mentionnées sur le compteur de vitesses. Pour simple que soit ce petit jeu, il lui faut bien sûr payer son tribut à la vitesse et se montrer aussi taquin avec l'accélérateur c'est alors s'exposer à consommer plus de 15 L aux 1000 km. Si l'on est moins tenté par le démon de la performance, on peut alors voyager plus économiquement puisqu'avec un peu plus de 10 L aux 100 km la Giulia "Super" accepte de parcourir 67 km dans l'heure.

Ne fermons pas le chapitre consommation sans noter que pour les utilisateurs très rapides, le réservoir d'essence, bien que contenant 46 L, leur demandera d'envisager avec une certaine méfiance les longues étapes parcourues de nuit d'autant que la jauge de tableau de bord n'est pas d'une précision insolente.

Le brio de ce moteur sur route ne l'empêche point de rester en ville un mécanisme acceptant avec une certaine soumission les contraintes du trafic urbain. Sa souplesse à bas régime est convenable et sans être une qualité notoire de moteur, lui permet néanmoins d'évoluer dans les embarras de la capitale sans que le conducteur soit dans l'obligation de recourir à de savantes manoeuvres.

En ce qui concerne le silence de fonctionnement, il faut noter que si, au-delà de 4000 tr, les 4 cylindres élèvent gravement le ton, la constance du niveau sonore est telle que jamais leur grave murmure n'est incommode. Sur le ralenti, on relève quelques vibrations transversales qui vont jusqu'à agiter légèrement le levier de vitesses, la présence des deux carburateurs double corps étant sans aucun doute à l'origine de ce léger frémissement.

Donc, réussite indiscutable pour le moteur avec quelques points de détails à améliorer. Si l'accessibilité de la jauge à huile est convenable, il n'en est pas de même des accessoires courants, telle que la dynamo et nous n'avons pas tellement apprécié deux heures durant le petit jeu de patience que nous a imposé la remise en place d'un boulon de tendeur. Il serait également souhaitable que la clef de contact (désormais montée en série) ne soit pas à main gauche ou au moins plus éloignée de la colonne de direction.

## **TRANSMISSION**

5 vitesses bien synchronisées

La boîte de vitesses dispose de 5 rapports dont la synchronisation est irréprochable en toutes circonstances. Très maniable, le levier permet de disposer rapidement du rapport souhaité.

Le dessin de la grille est telle que lors de la prise en main on parvient (très rapidement d'ailleurs) à "monter" de 4e à 5e alors que l'on souhaitait rétrograder de 4e en 3e, ce défaut s'efface au demeurant très rapidement avec les kilomètres.

L'échelonnement autorise à solliciter 50 kmh avec la 1re, 90 avec la 2e, 135 avec la 3e et enfin 165 kmh avec la 4e. Il va de soi qu'un tel choix de rapport permet d'utiliser très facilement la puissance maximale sans pour cela exiger du moteur une vitesse de rotation trop élevée. On peut toutefois estimer qu'en montagne ou sur route particulièrement sinueuse la 2e est un peu courte lorsque l'on veut conduire très sportivement. A cette restriction près, excellente boîte de vitesses aussi amusante qu'aisée à utiliser. Qu'en est-il des autres éléments de la transmission ? L'embrayage est commandé par une pédale beaucoup trop verticale et opposant trop de fermeté, ce qui non seulement conduit parfois à effectuer des démarrages manquant de progressivité mais ce qui également rend la conduite en ville très fatigante pour la jambe gauche.

Enfin, nous avons remarqué qu'en vitesse maximale l'arbre de transmission vibre légèrement.

## **DIRECTION**

De la douceur mais également une certaine instabilité à grande vitesse

Point n'est besoin de s'attarder longuement à la place du conducteur sur la Giulia "Super" pour constater et signaler sans ménagement que la disposition du pédalier est à reconsidérer très sérieusement.

L'ensemble des commandes "pédestres" est en effet placé trop verticalement pour ne pas contrarier et fatiguer rapidement une cheville normale. Les effets de cette inclinaison défectueuse ne s'arrêtent d'ailleurs pas là puisque tenu de maintenir la jambe très cambrée, le conducteur et plus particulièrement celui qui effectue la manoeuvre très répandue du talon-pointe voit alors chaque fois la course de son genou échouer sur le volant. On nous opposera sans doute que les conducteurs convaincus de l'utilité d'une telle figure conduisent en général en extension et que de ce fait leur position dans l'assise du siège est allongée, ce qui leur permet de réduire les effets de cet inconvénient. Cela est vrai, tout comme l'impossibilité dans laquelle notre homme se trouve alors de lire ou de déchiffrer les indications portées sur les cadrans de jauge à essence et surtout, ce qui est plus grave, de température d'eau et de pression d'huile.

Nous n'avons pas craint d'insister longuement sur ce point car nous estimons qu'il porte assez sérieusement atteinte à l'agrément de conduite et que de plus nous sommes convaincus que sa correction n'exigerait sans doute point de modifications profondes dans le dessin originel de cet ensemble.

Toujours en ce qui touche la position et les problèmes de conduite, nous n'avons pas apprécié la commande centrale d'avertisseur qui veut qu'une main quitte le volant pour l'actionner. Nous avons également pu remarquer que sous un certain angle, les branches métalliques de celui-ci se reflétaient dans les cadrans du tableau de bord en gênant ainsi considérablement la lecture.

En action, la douceur de la direction est très satisfaisante. La précision est bonne sans être irréprochable puisqu'on relève en effet lors d'une impulsion transmise très rapidement au volant un léger temps de retard dans la transmission du mouvement aux roues directrices. Ce retard, bien connu sur la plupart des directions équipées d'un système à vis n'affecte pas à proprement parler la sécurité de conduite, mais plus exactement l'agrément en ce qu'il ne permet pas lorsque plusieurs virages très serrés s'enchaînent, d'obtenir un passage, tout au moins à l'attaque, d'un dessin irréprochable.

Au-dessus de 130 kmh, sur revêtement douteux, la direction s'anime alors d'un mouvement pendulaire dont l'ampleur et la fréquence devient proportionnelles au nombre et à l'importance des déformations rencontrées. Mieux vaut d'ailleurs plutôt contrôler ce mouvement que le corriger si l'on ne veut pas augmenter le léger effet de louvoisement auquel la voiture a déjà naturellement tendance dans ces conditions.

## **CONFORT**

Bon aménagement intérieur  
mais suspension un peu ferme à vive allure

Comme nous l'avons dit, si les occupants des places avant reculent convenablement leurs sièges, les passagers arrière à grandes jambes doivent alors ne pas se monter trop exigeant quant à la place qui peut leur rester.

La garde au toit est par contre très satisfaisante et autorise même le port du chapeau. La suspension est efficace, un peu trop même à notre sens, surtout à très faible vitesse. On constate en effet en roulant rapidement sur des revêtements incertains, genre petite tôle ondulée ou faibles saignées, que la carrosserie est animée d'un mouvement assez voisin du tangage (encore que, surtout à vide, ce va-et-vient longitudinal soit plus ample sur l'essieu arrière que sur l'essieu avant), mouvement qui surtout en détente (c'est-à-dire lorsque la carrosserie remonte) est caractérisée par une certaine sécheresse.

On retrouve à très faible allure, entre 30 et 60 kmh, ce même défaut. Le dessin et le confort des sièges limitent heureusement avec un certain bonheur les effets de ces réactions et à vrai dire l'équilibre dans le siège n'est jamais trop sérieusement compromis. A vitesse moyenne et sur revêtement plus tolérant, tout est beaucoup plus normal.

## **TENUE DE ROUTE**

Un facteur d'agrément appréciable

La tenue de route est un des atouts majeurs de la Giulia "Super".

Cette voiture dont le comportement est très classique ne pose à dire vrai que très peu de questions sur ce point et lorsque, d'aventure, un léger problème est à résoudre : la sagesse commande que ce soit à la voiture qu'on le laisse solutionner.

Nous n'avons en effet, durant la totalité de notre essai, pu relever que deux cas demandant d'ailleurs plus d'attention que de science du volant pour les absorber.

Comme nous avons déjà pu le signaler en parlant de la direction, cette voiture pilotée très rapidement sur route moyenne, manifeste, en raison sans doute d'un empattement un peu trop court, une certaine prédilection pour le louvoisement. Ce lacet d'assez faible amplitude n'ayant point d'incidence directe sur la trajectoire idéale lorsque l'on est en ligne droite, demande seulement un peu plus de fermeté au volant pour favoriser le placement à l'entrée d'une grande courbe que l'on souhaite négocier rapidement.

Le deuxième cas se présente en épingle très serrée et très bosselée. On enregistre alors quelques écarts assez rapides de l'essieu arrière qui dans les cas extrêmes se résorbent très bien avec les effets de l'accélération.

Plus généralement, la Giulia "Super" demande à être conduite rapidement et même très rapidement pour laisser découvrir tout le charme qu'elle est susceptible de procurer à un conducteur sportif, même s'il n'est pas très averti.

Cette voiture est pratiquement neutre et s'incline peu. Elle glisse à la limite très progressivement des 4 roues, décroche légèrement de l'arrière au 3/4 du virage et deviendrait sous-vireuse si on la poussait dans ses derniers retranchements ou si la sortie d'une épingle trop refermée conduisait alors à un braquage excessif ou manquant de douceur.

Voilà donc un bilan assez positif et qui, partiellement peut déjà expliquer le palmarès de la "Giulia" en rallies.

## **FREINS**

Des disques acceptables

Les premières "Giulia" étaient équipées de freins à tambours à 3 mâchoires dont l'efficacité et l'agrément pouvaient être cités en exemple. Depuis, Alfa-Romeo subissant sans doute les effets du délire construit sans mesure autour des freins à disques, a adopté ceux-ci. Cette mutation, bien qu'effectuée avec une certaine réussite n'a pu nous faire oublier ces tambours fameux.

A très grande vitesse, la voiture freine bien mais l'assistance manque un peu de progressivité, au 1/3 environ de la course utile de la pédale. La pression à exercer est généralement à la portée de tous et la stabilité nous a semblé convenable.

La tenue à chaud des disques n'est pas étonnante et lors des descentes très rapides la bonne volonté des plaquettes s'estompe assez rapidement et bruyamment à l'avant. Mais deux bons points, très rarement rencontrés avec les freins à disques, sont à souligner :

- la course de la pédale diminue avec l'augmentation de la température, ce détail est précieux car il renseigne et prévient ainsi le conducteur de ce qu'il lui est encore possible de demander à ses freins;

- peu relativement rapide que soit la disparition de l'efficacité, elle n'entraîne pas de changement dans la répartition du freinage, ni de blocage intempestif et ce qui est surtout très bon c'est que le système retrouve toutes ses possibilités après un temps de refroidissement généralement très court.

**CARROSSERIE  
ACCESSOIRES**

Peu de lacunes  
mais quelques améliorations souhaitables

En utilisation, quelques accessoires, détails ou équipement devraient être revus :

- les essuie-glaces n'ont qu'une seule vitesse et ont de plus une surface de balayage nettement insuffisante au centre et à proximité des montants de pare-brise;
- les glaces arrière ne descendent que très peu;
- enfin, il est recommandé de ne pas transporter du beurre dans le coffre, car sur long parcours la proximité de l'échappement installe sur le plancher de celui-ci une température qui, sans jamais être inquiétante pour des bagages normaux, est néanmoins d'un degré assez élevé pour être peu propice à la conservation d'un tel aliment.



## CONCLUSION

La Giulia "Super", dispose de performances, qui dans la catégorie des voitures de 1 600 cc, la laisse pratiquement sans rivale sur ce point.

Ce caractère sportif très accusé s'accommode néanmoins fort bien d'usages plus humbles telles qu'utilisation urbaine ou familiale (dans la mesure où la famille se limite à 4 personnes car son habitabilité arrière est fort moyenne).

Tenant bien la route, équipée d'une excellente boîte de vitesses, aménagée dans le véritable esprit de la voiture de grand tourisme, la Giulia "Super" offre donc toute la saveur d'une voiture de tempérament, sans pour autant exiger le talent et les soins trop souvent requis par ce type de véhicule.

Elle est à notre sens beaucoup plus qu'un compromis et présente de ce fait une séduction particulière pour ceux qui aiment conduire très rapidement.

Elle a bien sûr, surtout à grande vitesse, un peu le défaut de ses qualités, la stabilité de sa direction n'étant pas toujours dans ce cas irréprochable et sa suspension pouvant alors se montrer assez ferme.

Cela dit, tous les utilisateurs, rapides ou non, peuvent regretter que l'inclinaison des pédales d'embrayage, de frein et d'accélérateur soit aussi accentuée, petit détail, mais d'importance, puisqu'il porte atteinte à l'agrément de conduite.

Il y a également et hélas son prix, mais pourquoi ne veut-on point lever les barrières douanières sur les voitures qui n'ont point leur équivalent en France.

### POUR

TRES BONNES PERFORMANCES

EXCELLENTE BOITE DE VITESSES

BONNE TENUE DE ROUTE

VOITURE SPORTIVE MAIS NEANMOINS  
SUSCEPTIBLE DE S'ADAPTER A TOUS  
LES USAGES

### CONTRE

MAUVAISE INCLINAISON DU PEDALIER

DIRECTION INSTABLE A GRANDE VI-  
TESSE SUR MAUVAIS REVETEMENT

CONFORT DE SUSPENSION MOYEN  
A VIVE ALLURE

CONTENANCE DU RESERVOIR UN PEU  
TROP FAIBLE POUR LES CONDUCTEURS  
RAPIDES

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'ALFA-ROMEO GIULIA SUPER

---

### MOTEUR

Emplacement : avant  
Nombre de cylindres : quatre  
Alésage course : 78 x 82 mm  
Cylindrée : 1 570 cc.  
Distribution : 2-ACT  
Alimentation : deux carburateurs Weber double corps horizontaux  
Allumage : bobine et distributeur  
Rapport volumétrique : 9,1 à 1  
Puissance maxi : 112 ch S.A.E. à 5 500 tr/mn.  
Couple maxi : 13,8 mkg à 2 800 tr/mn.  
Graissage : sous pression  
Refroidissement : par eau  
Circuit électrique : 12 V - 50 Ah  
Vilebrequin : cinq paliers

### TRANSMISSION

Traction : roues AR motrices  
Embrayage : monodisque à sec  
Boîte de vitesses : cinq synchronisées  
Rapport de boîte : 1ère 3,304, 2e 1,988, 3e 1'355, 4e 1, 5e 0,791, AR 3,01.  
Rapport de pont : 4,55 (9,41)

**CARROSSERIE** : autoporteuse

Type : berline 4-5 places - deux portes  
Couleurs de base : blanc, gris bleu, bleu, vert, gris graphite.

### SUSPENSION

Avant : roues indépendantes, bras triangulés inférieurs, levier supérieur simple, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à double effet, jambes de force longitudinales.

**FREINS** : à disque sur les quatre roues

**DIRECTION** : circuit à bille ou à vis et galet :  $\emptyset$  de braquage : 10,90 m.

**PNEUS** : 155 x 15

### CAPACITES

Essence : 46 litres  
Huile : moteur 5,7 L; boîte : 1,6 L, pont : 1,2 L  
Eau de refroidissement : 7,5 L

**POIDS** (en état de marche) : 1 060 kg      **PUISSANCE FISCALE** : 9 CV.

Après vous avoir présenté la première GIULIA, la GIULIA TI sortie en 1962, je vous parlerai de la

### GIULIA SUPER



Il est à relever que, pour la bonne compréhension des différents modèles, les lettres minuscules ou majuscules ont une grande importance.

Cette nouvelle version du modèle de base a été présentée au salon de Genève en 1965. Le moteur, toujours d'une cylindrée de 1570 cm<sup>3</sup>, était alimenté par deux carburateurs double corps WEBER de 40, et délivrait une puissance de 98 CV DIN à 5'500 tours/minute seulement. Le rapport de pont passait de 8 x 41 à 9 x 41, les pneus étaient toujours des 155 x 15, et le poids du véhicule annoncé, suivant les sources, de 990 à 1040 kg (cette dernière valeur me semble plus proche de la réalité "véhicule en ordre de marche").

Un progrès considérable a été fait sur les performances du véhicule, puisqu'il dépassait les 175 km/h., accélérât sur le km départ arrêté en 33 secondes, et sur la consommation; le moteur tournait nettement moins vite que sur la GIULIA TI à même vitesse. Le couple, particulièrement important (16,5kgm) était obtenu au régime de 2'900 tours/minute seulement; la souplesse de cette nouvelle version était également grandement améliorée.

Le propriétaire d'une GIULIA SUPER de cette époque ridiculisait n'importe quel autre véhicule de moins de 2 litres, coupés prétendus "sport" y compris.

Par ailleurs, un énorme progrès dans la finition et les détails de carrosserie ainsi que des aménagements intérieurs ont été faits.

Les principales différences par rapport à la GIULIA TI sont les suivantes:

1.- Extérieur :

- Insigne Alfa-Romeo doré, sur plaquette rapportée en tôle, apposée sur chaque montant arrière du pavillon.
- Prise d'air sous le pare-brise avec stries du haut en bas et non plus en travers.
- Calandre avec coeur central légèrement plus haut s'ouvrant partiellement avec le capot (partie supérieure).
- Jonc latéral chromé posé sur les bas de caisse.
- Feux arrière plus grands, suppression des chromes "épingle de nourrice" les entamant.
- Inscriptions sur le coffre en lettres minuscules (alfa-romeo au centre de la nervure et giulia super au-dessus du feu AR droit).



1ère version (1965-1968)

## 2.- Intérieur :

- Tableau de bord complètement différent, avec revêtement en bois et deux gros cadrans (1 x compteur de vitesse et 1 x compte-tours) avec montre plus petite au centre, tous circulaires.
- Sièges complètement redessinés, d'allure très confortable.
- Nouveau volant en bakélite noir et branches + cercle en aluminium (volant disponible en option sur la GIULIA TI depuis).



1ère version (1965-1968)

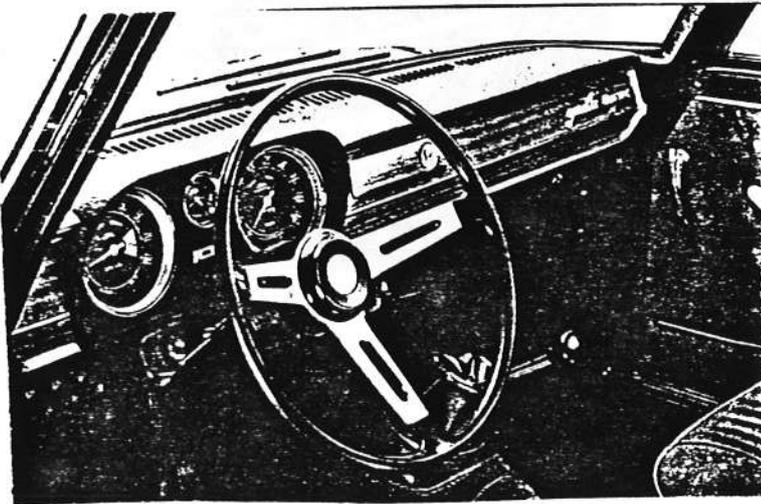
## EVOLUTION :

En 1968, Alfa-Romeo nous a gratifié d'une version très légèrement modifiée, qui comprenait le sigle "alfa-romeo" placé à gauche du coffre au lieu d'être sur la nervure centrale, une inscription supplémentaire "giulia super" posée sur le capot devant côté gauche, et qu'une nouvelle calandre à 5 barres horizontales avec le coeur en une seule pièce; disparition des moustaches des clignoteurs latéraux; le volant était à branches tulipées, avec jante noir et centre dito.

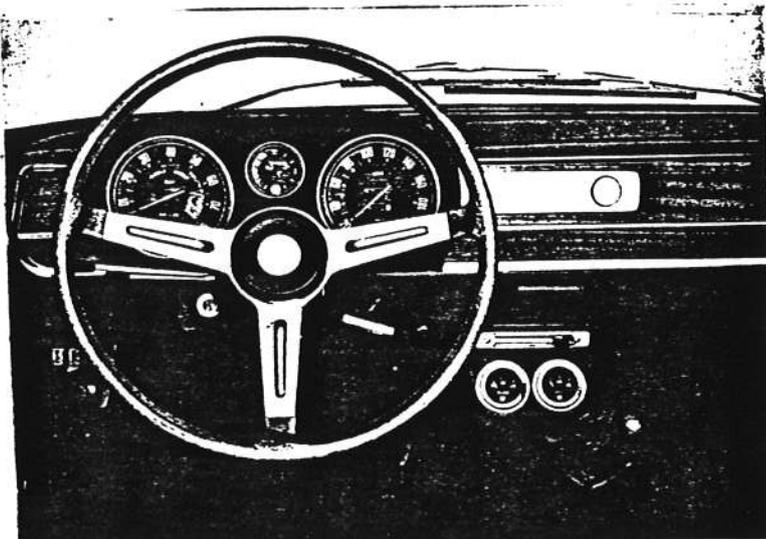
Cette variante n'a été produite qu'à très peu d'exemplaires, et elle a été remplacée, en 1969 déjà par une version très réussie et bien finie.



2me version (1968)



2me version (1968)



3me version (dès 1969)



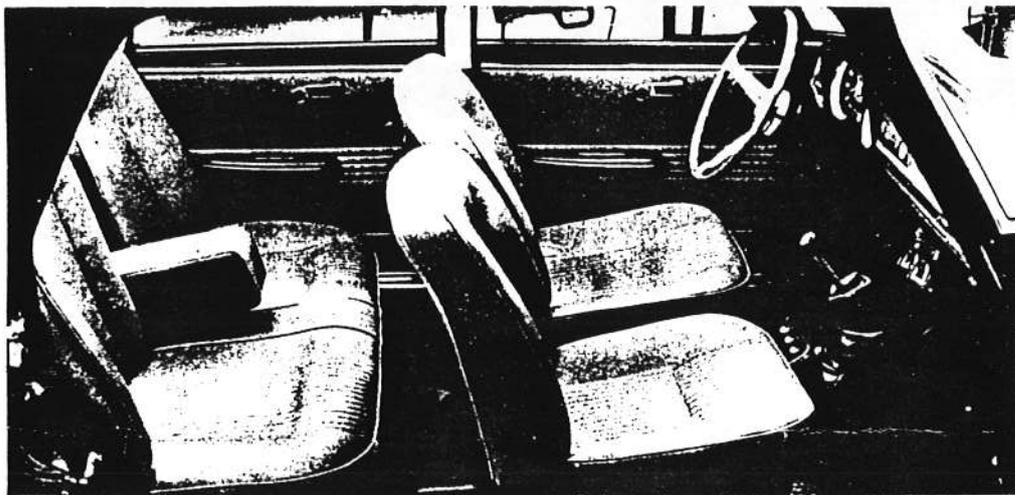
Version de 1969 à 1972

En effet, la principale modification apportée sur ce modèle fut un intérieur exceptionnel, avec quatre sièges entièrement séparés. Un cinquième passager pouvait prendre place au milieu des sièges arrière pour des déplacements de courte durée (en relevant l'accoudoir central). Les autres améliorations sont les suivantes :

- Intérieur toujours : petite console centrale (tentative timide) avec pression d'huile et température d'eau, inclinée vers le chauffeur; chiffres des cadrans différents, nouveau volant avec jante en faux bois, et centre de celui-ci soit noir soit également faux bois selon les modèles, casier entre les deux sièges avant, avec interrupteurs secondaires, tels que essuie-glace, éclairage tableau de bord et ventilateur (2 vitesses).
- Extérieur : sigles Alfa-Romeo et Giulia Super différents et début de chaque nom avec majuscule, disparition du sigle "giulia super" sur le capot avant, joncs sous les portières un peu plus fins et plus galbés, nouvelles poignées de portes, sigles sur les montants du toit (pastilles Alfa-Romeo) remplacés par des plaques métalliques comportant un serpent vert en émail; ces plaques métalliques étaient peintes dans le ton de la carrosserie. Les pare-chocs étaient également moins nervurés que sur les versions précédentes, sigle Alfa-Romeo (macaron) au milieu du coffre.

- Mécanique : en "option obligatoire" Alfa-Romeo proposait des jantes différentes, identiques à celles de la berline 1750 et comportant des pneus de 165 x 14 au lieu de 155 x 15. Le moteur, équipé d'un alternateur au lieu de la dynamo, passait de 98 à 102 CV DIN. Les pédales ont été suspendues sur ce modèle, et le frein à main placé entre les sièges avant.

En 1970, on vit enfin les vitres arrière chauffantes, accessoires pourvus au rang d'équipement de série par les constructeurs japonais déjà un ou deux ans plus tôt. Cette splendide version de la Giulia Super a été conservée jusqu'en 1972, début de la décadence de ce modèle.



Intérieur de 1969 à 1974

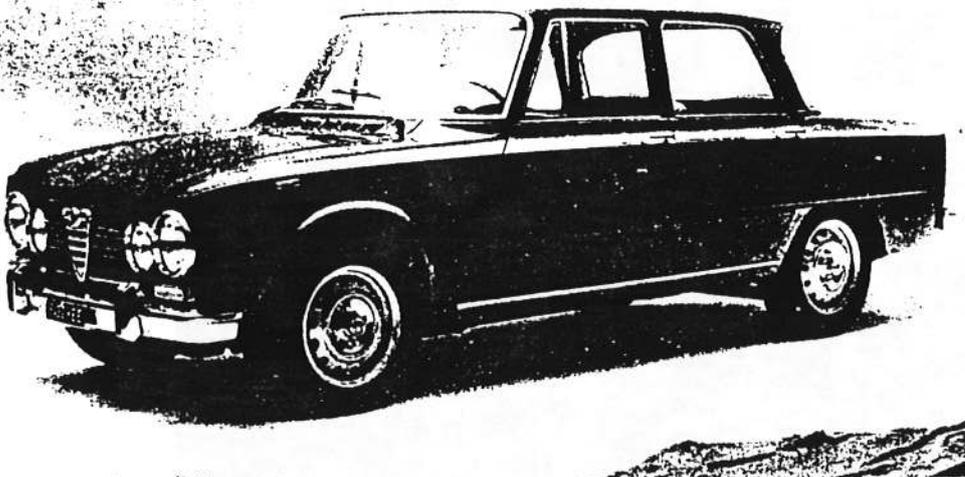


Version 1972-1973

Dans un souci d'économie, Alfa-Romeo a décidé d'unifier les versions Giulia Super 1300 et 1600, qui devinrent les Giulia 1,3 et 1,6. Si la 1300 y gagnait en finition d'un bon bout, la 1600 en perdait de façon catastrophique. Fallait-il tuer la Giulia Super 1600 pour ne pas faire de l'ombre à l'Alfetta première version qui va être présentée au grand public ?

Enfin bref, cette pauvre Giulia Super 1,6 perdait les chromes et garnitures ci-après :

- Plus de gouttières de toit chromées (vive les traces laissées par les porte-skis...)
- Plus de joncs chromés sur les bas de caisse.
- Clignoteurs latéraux plus "rectangulaires".
- Plus de jonc chromé au milieu du capot.
- Nouveaux chapeaux de roues avec boulons apparents et moyeux noirs.
- Sigle sur le coffre Giulia Super "1.6" en plus.
- Suppression du mot "MILANO" sur le macaron, et également suppression dudit macaron sur le couvercle du coffre.
- Suppression des motifs "serpents" sur les montants du toit.
- Intérieur beaucoup plus triste pour le remplacement de la moquette de sol par un hideux tapis noir en plastique !

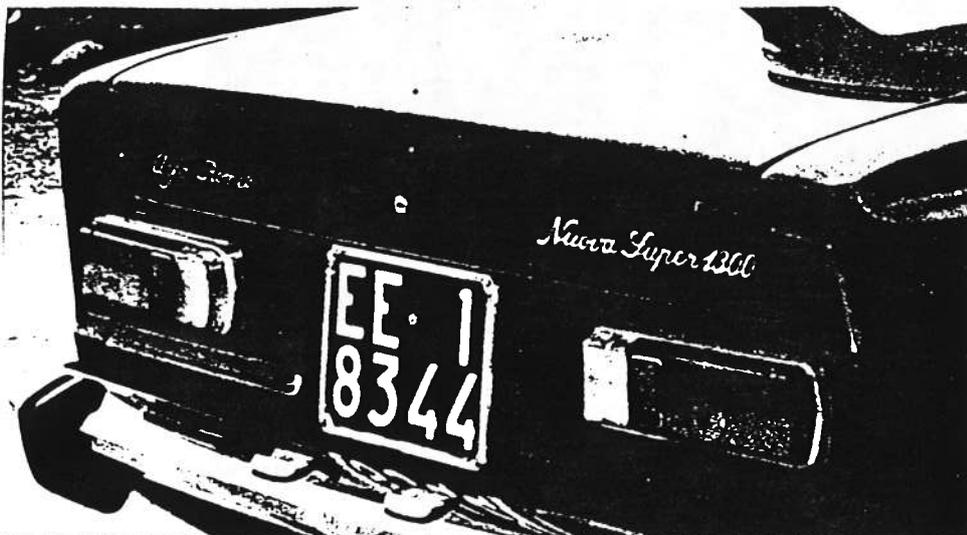


Version 1972-1973

Le jonc chromé au bas de caisse n'a pas été posé sur les séries.

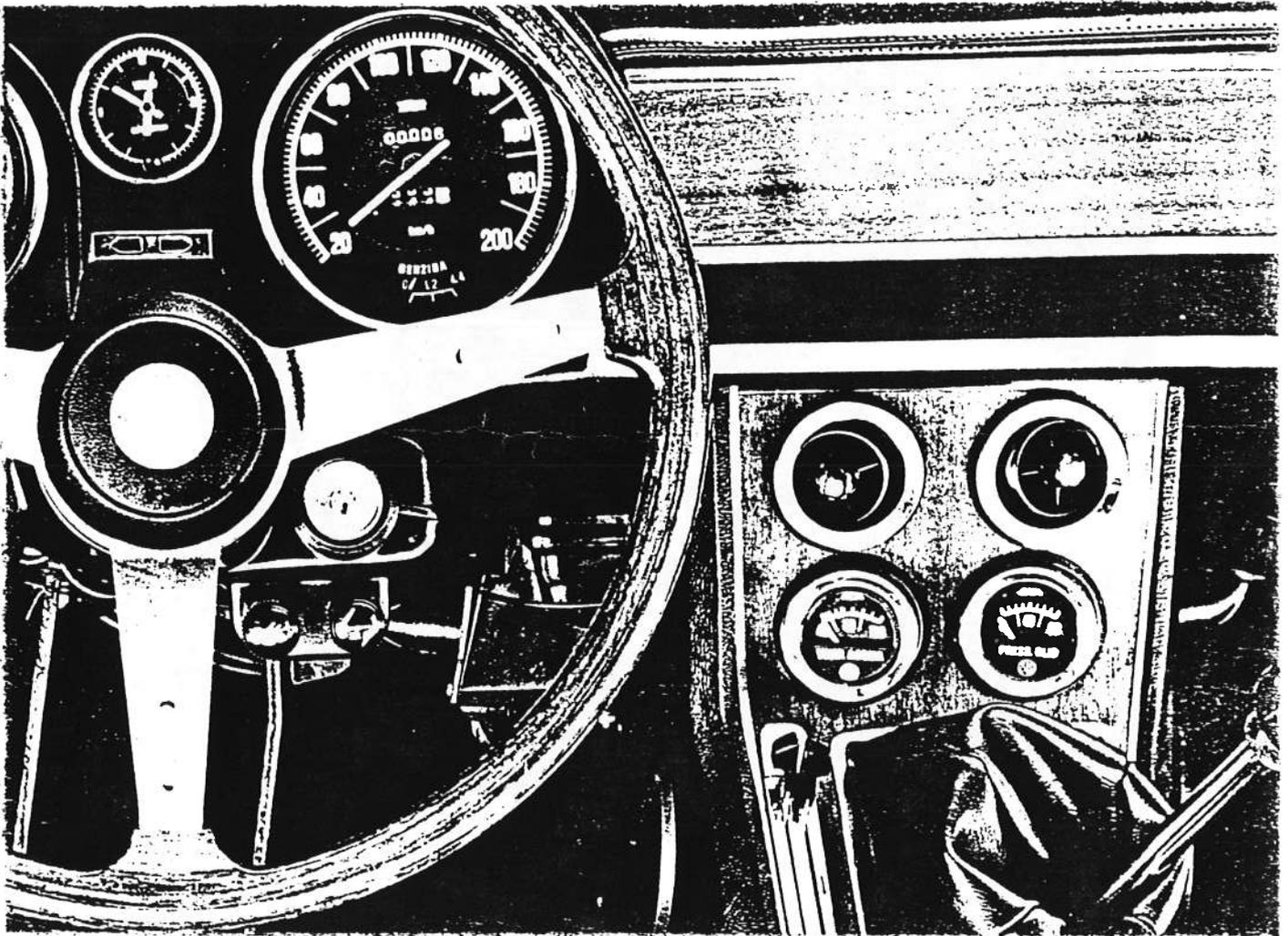
Cette variante aussi bien finie que la VW Coccinelle "standard" a cédé sa place, dans le courant 1974, à la Giulia Nuova Super. Ce fut enfin le coup de grâce à ce taureau qui ne voulait pas mourir. On a pu croire que les responsables du bureau de style Alfa-romeo se sont armés de haches, burins, pinces Monseigneur et autres outils de bourreaux pour lui administrer, à cette pauvre Giulia, son dernier lifting. En effet, on lui a encore supprimé :

- La nervure sur le capot moteur
- La nervure sur le coffre
- Les grands phares de croisement pour les remplacer par des optiques de même diamètre que ceux des pleins phares.
- On a remplacé ses solides pare-chocs par des profils fins sortis d'un centre Bricoville.
- On lui a arraché 4 barres horizontales de sa calandre pour ne lui en laisser qu'une, et son motif central a été aplati par une presse de démolisseur.
- Le pare-choc avant a été, enfin, posé plus haut de façon maladroite.



A l'intérieur, bonne surprise (la seule) qui était un peu mieux adaptée au niveau de la concurrence : les sièges sont d'un nouveau dessin, avec dossiers plus hauts et appuie-tête à l'avant, splendide console englobant les commandes de boîte à vitesses, chauffage-air frais, interrupteurs secondaires, etc... il fallait bien liquider les stocks de consoles des 1750 Berlina !

Pour finir, le graphisme des cadrans a été revu, avec fonds bleu marine au lieu de vert foncé, graduation faisant penser à des roues dentées. La partie basse du tableau de bord précédemment en bois a été remplacée par une bande noire, allez savoir pourquoi ! Le volant, tulipé et en vrai bois a été repris des 2000 Berlina.



Pour terminer cet article sur la Giulia Super, sans doute l'une des meilleures berlines d'Alfa-romeo, et que vous désiriez conserver l'une ou l'autre de ses variantes, je vous conseille vivement la première série pour son apport à l'histoire de la berline sportive, la deuxième série (1968) pour la rareté des voitures produites, et surtout la troisième série (1969-1972) si vous désirez la plus équilibrée et construite dans des matériaux de grande qualité.

Les autres séries sont à mon avis moins intéressantes, la quatrième (1972-1974) parce qu'elle est mal finie et dépouillée, et la cinquième série a perdu toute personnalité par rapport aux premières. Si vous en trouvez malgré tout une en métal précieux, vous pouvez la garder avec la satisfaction de posséder la dernière Alfa-Romeo 2 arbres à cames en tête, boîte de vitesses à l'avant et traction arrière.

La Giulia Nuova Super est morte dans le courant de l'année 1977, elle était produite en versions 1300, 1600 et ... Diesel !

Jean-D. JORNAYVAZ



Résultats d'essais :

Revue française "MOTEURS" (août 1965)

400 m départ arrêté : 18,6 sec.

1 km départ arrêté : 34,8 sec.

vitesse maxi : 173 km/h à 5'750 t/min.

Revue allemande "Auto Motor und Sport" : (août 1970)

de 0 à 100 km/h. : 11,7 sec.

1 km départ arrêté : 32,8 sec.

vitesse maxi : 179,0 km/h.

PETITES ANNONCES

A VENDRE :

ALFA-ROMEO SPIDER 1750  
1970, rouge, intérieur rouge,  
parfait état.  
Prix : fr. 14'500.--

S'adresser à : Denis GRANDJEAN  
Croix Fédérale 30

2300 LA CHAUX-DE-FONDS

Ø 039) 23'77'48



REGISTRE SUISSE ALFA-ROMEO

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS ET DES STAMMS 1987

Le présent calendrier vous est donné à titre indicatif et sera confirmé lors de notre assemblée générale.

1.- STAMMS MENSUELS :

Le dernier jeudi de chaque mois, à savoir :

29 janvier 1987  
26 février 1987  
26 mars 1987  
30 avril 1987  
25 juin 1987  
27 août 1987  
24 septembre 1987  
29 octobre 1987  
26 novembre 1987

au LACOTEL à AVENCHES, route de Salavaux.

2.- ASSEMBLEE GENERALE :

SAMEDI 21 FEVRIER 1987, sur convocation.

3.- SORTIES :

FIN MAI 1987 : Sortie de printemps, selon information ultérieure.

5 JUILLET 1987 : PIQUE-NIQUE inter-clubs

12 et 13 SEPTEMBRE 1987 : RETRO-AUTO, FRIBOURG

26 et 27 SEPTEMBRE 1987 : ASCMAH, week-end de l'Automobile ancienne à AVENCHES

SAMEDI 12 DECEMBRE 1987 : APERITIF ANNUEL, avec repas facultatif.



## *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.