

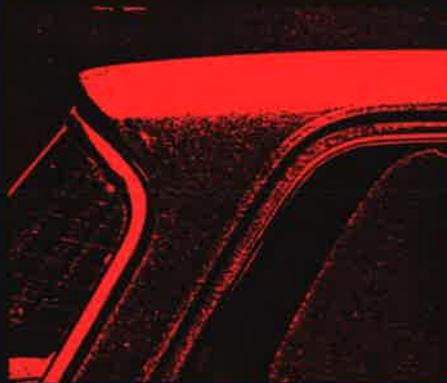


Registre Suisse

BULLETIN N°10 31. 12. 1967



GIULIA 1300



AVENCHES



ROLLE

FRIBOURG

REGISTRE SUISSE ALFA-ROMEO :

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

Téléphone : 021/946'23'56

COMITE :

Président : Jean-D. JORNAYVAZ 021/946'23'56
Case postale 33
1604 PUIDOUX

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

Secrétaire : Christiane HUMBERSET 021/947'48'69
Au Prey
1607 GRANGES/Veveyse

Caissière : Arlette AUBRY 038/41'35'73
Les Sagnes 27
2022 BEVAIX

Commission Technique Ulrich HOFER 024/24'13'13
Avenue de Grandson 60
1400 YVERDON

Membres adjoints : Gilbert TIERCY 024/24'28'56
Fleurettes 16
1400 YVERDON

Jacques PERISSET 037/56'14'93
Route de Brenles
1678 SIVIRIEZ

Remarque : La composition du Comité est donnée à titre provisoire, et est valable jusqu'au 1er mars 1988. La nouvelle composition du Comité pour 1988 vous sera communiquée avec le procès-verbal de la prochaine assemblée générale. Merci de votre compréhension.

BILLET DU PRESIDENT

Chers Membres du Registre Suisse Alfa-romeo,

L'année 1987 fut certainement la plus chargée en manifestations de tous ordres, répondant ainsi aux souhaits exprimés par quelques-uns d'entre vous lors de notre assemblée générale du 21 février 1987.

La participation n'a malheureusement pas été plus importante à nos sorties et à nos stamms, ce que je regrette à nouveau vivement. Par contre, ceux qui ont répondu "présent" à nos convocations ne l'ont sans doute pas regretté.

La samedi 30 juin, une poignée de "mordus" se sont retrouvés à BERTHOUD/BURGDORF (BE) à l'exposition vente de véhicules et pièces détachées.

Au mois de juin, le rallye annuel fort bien organisé par M. et Mme Daniel et Régine DESCOEUDRES s'est malheureusement déroulé sous la pluie. Cela ne nous a pas empêché de participer à quelques épreuves sportives et amusantes.

Le samedi 27 juin, une petite délégation emmenée par votre vice-président Antoine KOHLER s'est rendue au "Carré d'Eysins" près de Nyon.

Le pique-nique inter-clubs dans le Jura s'est déroulé sous un ciel bleu superbe, mais là non plus vous n'étiez pas nombreux.

Le dimanche 6 septembre 1987, fantastique "Journée de l'Automobile" à Rolle, où le Registre Suisse Alfa-Romeo a présenté une belle brochette de véhicules triés préalablement par l'Organisateur et votre Comité. Splendides voitures venues également de l'étranger, mais aussi quelques 2000 GTV Bertone dignes de figurer sur un carrousel et qui ont chatouillé la pointe du pied droit de votre serviteur ...

Le week-end "RETRO-AUTOS" des samedi 12 et dimanche 13 septembre fut très sympathique, malgré un rallye parfois "académique" où les chevaux de feu se sont déchaînés pour tenir l'horaire prévu... Le dimanche matin, un parcours du combattant nous a permis de tester notre adresse.

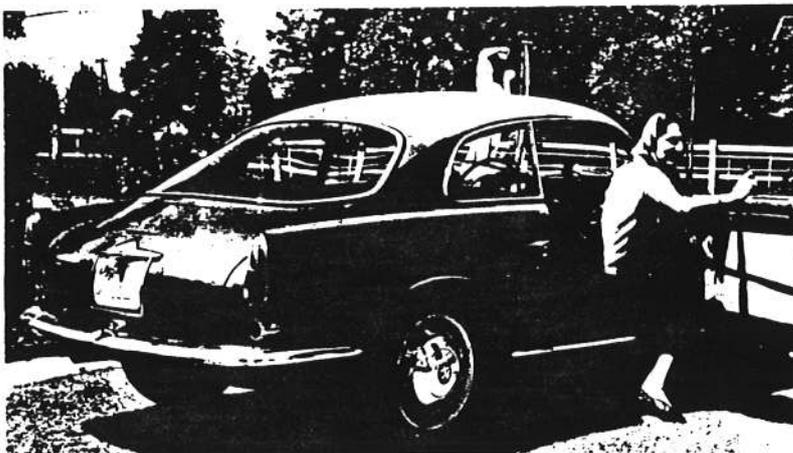
Fin septembre 1987, week-end rganisé par l'Association Suisse des Clubs de Marques Automobiles Historiques (ASCMAH/DSMHA) à Avenches. On y a vu de tout (pas moi, je n'y était pas), pour tous les goûts et de toutes les couleurs.

Le samedi 12 décembre 1987, 9 (oui, je dis bien neuf) personnes se sont retrouvées pour l'apéritif de fin d'année à RIDDES / Valais, suivi d'un repas à VIONNAZ / Valais au Centre de Dégustation des Produits valaisans.

Pour conclure, pour mes voeux de ce début d'année 1988 et pour encourager votre futur nouveau président, je vous engage à participer à nos sorties nombreux. Quelle déception pour les organisateurs de manifestations de constater votre passivité.

Je vous adresse mes meilleures salutations et mes sincères remerciements (ceux-ci s'adressant à ceux qui seront absents à notre assemblée générale...) pour votre aide à la mise sur pied de notre Registre, aux excellents contacts que nous avons entretenus et de m'avoir supporté pendant plus de cinq ans.

Bien amicalement, votre Président.



JOURNEE DE L'AUTOMOBILE A ROLLE LE 6 SEPTEMBRE 1987

Depuis quelques années déjà, une équipe de passionnés de belles voitures ont donné naissance à : "La Journée de l'Automobile".

La formule est la suivante : recevoir les propriétaires de voitures d'une grande marque historique dans le superbe cadre du château de Rolle au bord du Lac Léman. Après un repas accompagné des "crus" de la Côte, un concours d'élégance anime l'après-midi.

A tout seigneur tout honneur, c'est la marque Ferrari qui inaugura cette formule, puis Porsche et Jaguar.

La journée consacrée à Alfa-Romeo a connu un très vif succès attirant quelques 15000 spectateurs. Rappelons que lors de cette manifestation, l'importateur Alfa-Romeo pour la Suisse fêtait son 50ème anniversaire.

A cette occasion, le "Museo Storico" d'Arese avait délégué la fabuleuse "Alfetta 159" dont les chevaux de feu ont fait tremblé les murs du château ! Les Alfa d'avant-guerre sont sorties des garages vaudois et genevois et l'on pouvait admirer des 1750, 2300, 2500 et 2900 A. Puis dans la production d'après-guerre quelques coupés 1900 en aluminium dont un exemplaire fabriqué dans les ateliers de Ghia à Aigle. La gamme des Giulietta était au grand complet. Toutes les Giulia étaient au rendez-vous, seules absentes : la T.I. et la TZ2 ! A noter la présence d'une Alfa verte, récente et sans lauriers : la Benetton de 1985 pilotée par Cheever et Patrese.

Je tiens ici à remercier encore les 80 personnes qui, animées de leur passion, ont fait de cette 4ème journée de l'Automobile une journée inoubliable.

A. Kohler



- 4 -

FRIBOURG

RETRO AUTOS 87

12 - 13 SEPTEMBRE



RETRO - AUTOS 87 - FRIBOURG

Cette deuxième rencontre amicale avec d'autres clubs automobiles s'est tenue dans la région de Fribourg. Cinq clubs ont participé à sa mise sur pied.

Le samedi 12 septembre, une trentaine d'équipages prennent le départ du Rallye à Morat. Après un itinéraire sinueux, jalonné de questions, de rebus et énigmes servis à haute dose, les voitures se retrouvent dans l'ancienne ville de Fribourg. Les verres à vin blanc reçus au départ du Rallye sont utilisés pour la première fois sur la Place de la Planche Supérieure.

Le soir, les participants ont l'occasion de goûter à la cuisine fribourgeoise dans le cadre de l'Eurotel.

Le dimanche a lieu le GYMKHANA dans la campagne payernoise. Une douzaine de postes, répartis sur une vaste place, départagent les concurrents.

A la fin du parcours, chacun sait comment conduire sa voiture d'une main et tenir de l'autre un plateau avec 5 verres remplis d'eau sans en perdre une goutte.

Toute le monde se retrouve autour d'un grill en plein air pour le repas de midi, puis plusieurs visiteurs, amateurs de voitures et de motos "rétro" viennent nous rendre visite pour ...le café.

Organisation RETRO-AUTOS 87

CLUB SUISSE AUTO-UNION DKW	B. Pittet
CLUB CITROEN 34-57	C. Zängerle
MG CAR CLUB	J. Milliet
PANHARD & LEVASSOR CLUB SUISSE	D. Rouiller
REGISTRE SUISSE ALFA-ROMEO	A. Kohler

A. Kohler

ASSOCIATION SUISSE DES CLUBS DE MARQUES AUTOMOBILES HISTORIQUES

C'est les 26 et 27 septembre 1987 que l'ASCMAH a vécu son deuxième rassemblement à Avenches. L'ASCMAH est à ce jour une société forte de 17 clubs adhérents qui ont clairement exprimé durant ce week-end leurs préoccupations concernant les législations relatives au domaine de la voiture historique. Une lettre a été adressée à Mme E. KOPP, Conseillère fédérale, Département de la Justice et de la Police. Le contenu de cette lettre a pour but d'éviter que l'automobile ancienne ne soit l'objet d'un nivellement légal inutile, contraire au caractère historico-technique des automobiles de collection. L'ASCMAH se déclare prête non seulement à discuter des solutions possibles, mais également à les démontrer dans la pratique.

Le nombre et la qualité des voitures réunies à Avenches ont prouvé de façon éclatante, si besoin en était, que la passion pour la voiture ancienne est toujours plus vive !

Après un choix difficile parmi plus de 100 voitures de différentes marques, le Jury du Concours d'Elégance a proclamé les résultats suivants:

- PRIX CHALLENGE : Bugatti type 46, de 1929
- PRIX POUR MEMBRES ASCMAH :
 - 1er Citroën Traction Cabriolet
 - 2ème Cadillac Eldorado
 - 3ème WW cabriolet carrosserie Ebmüller
 - 5ème Ferrari Daytona
- La plus beau cabriolet : Cadillac de Ville
- La plus belle américaine : Ford Thunderbird
- La plus ancienne : BNC
- La plus amusante : Morris MM 8
- Prix du public : D.B. cabriolet
- Prix pour invités :
 - 1er Renault MM2
 - 2ème Riley 1946
 - 3ème DKW coupé, carrosserie spéciale
- Prix spécial pour invités :
 - Lancia Athena 1935
 - Carrosserie Pinin Farina

Les résultats de ce concours démontrent que les années se suivent mais ne se ressemblent pas à Avenches ! Alors, rendez-vous les 24 et 25 septembre 1988 dans la cité romaine, pour de nouvelles joutes dans l'amphithéâtre.

A. Kohler

Après vous avoir présenté les différentes versions de la GIULIA TI, GIULIA S et GIULIA SUPER, je vous propose une petite étude sur les GIULIA 1300. Je rappelle que les modèles décrits dans le précédent bulletin sont équipées du bloc 1570 cm³, et ceux ci-après du 1290 cm³. Je commence donc par la première version présentée à la presse le 11 mai 1964 sur l'autodrome de MONZA, la :

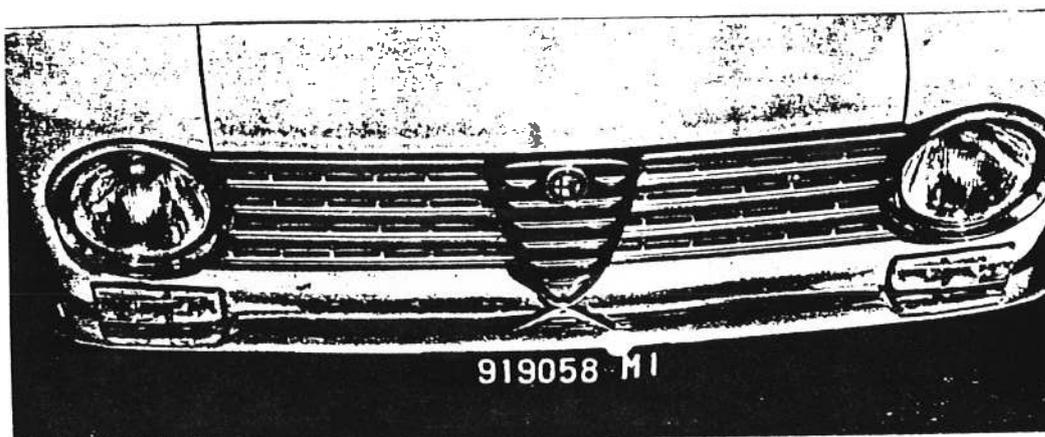
GIULIA 1300



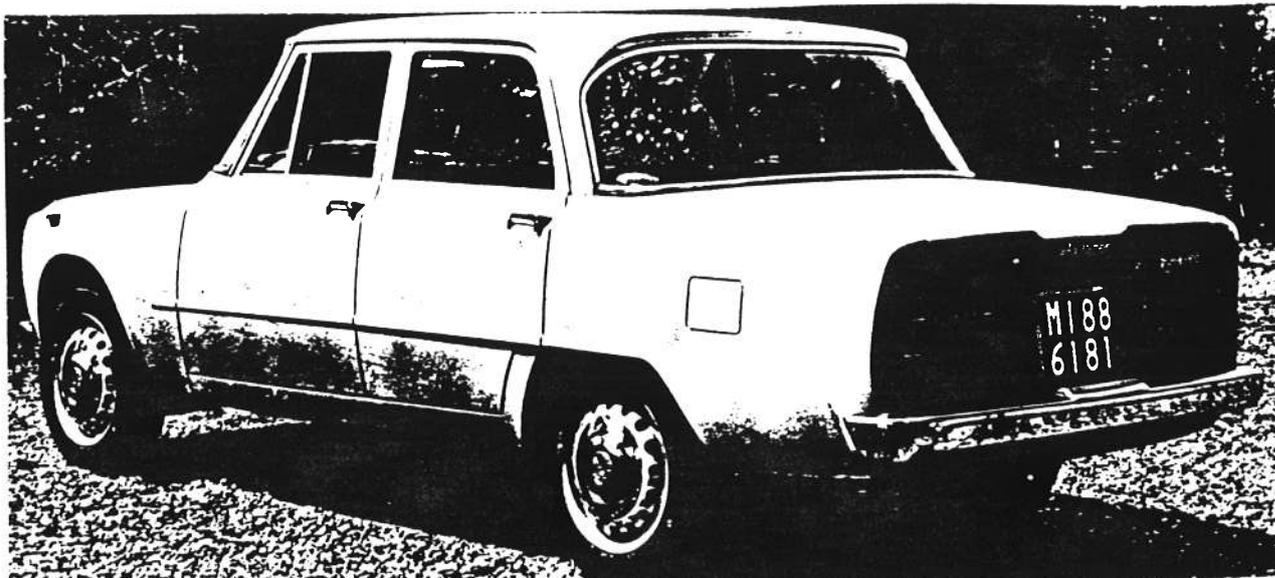
En effet, la Giulietta ti arrivait gentiment en fin de carrière (le dernier et unique exemplaire est sorti en 1965) et il fallait lui trouver un successeur. A cette époque, la situation fiscale en Italie était au plus mal, et la GIULIA TI (1570 cm³) fortement taxée par la cylindrée était peu prisée pour les raisons purement économiques. Quoi de plus simple d'installer le moteur de la Giulietta dans une caisse de GIULIA TI, tout en simplifiant la présentation pour maintenir un écart de prix substantiel avec le modèle supérieur.

Les principales différences esthétiques entre la Giulia 1300 et la GIULIA TI sont les suivantes :

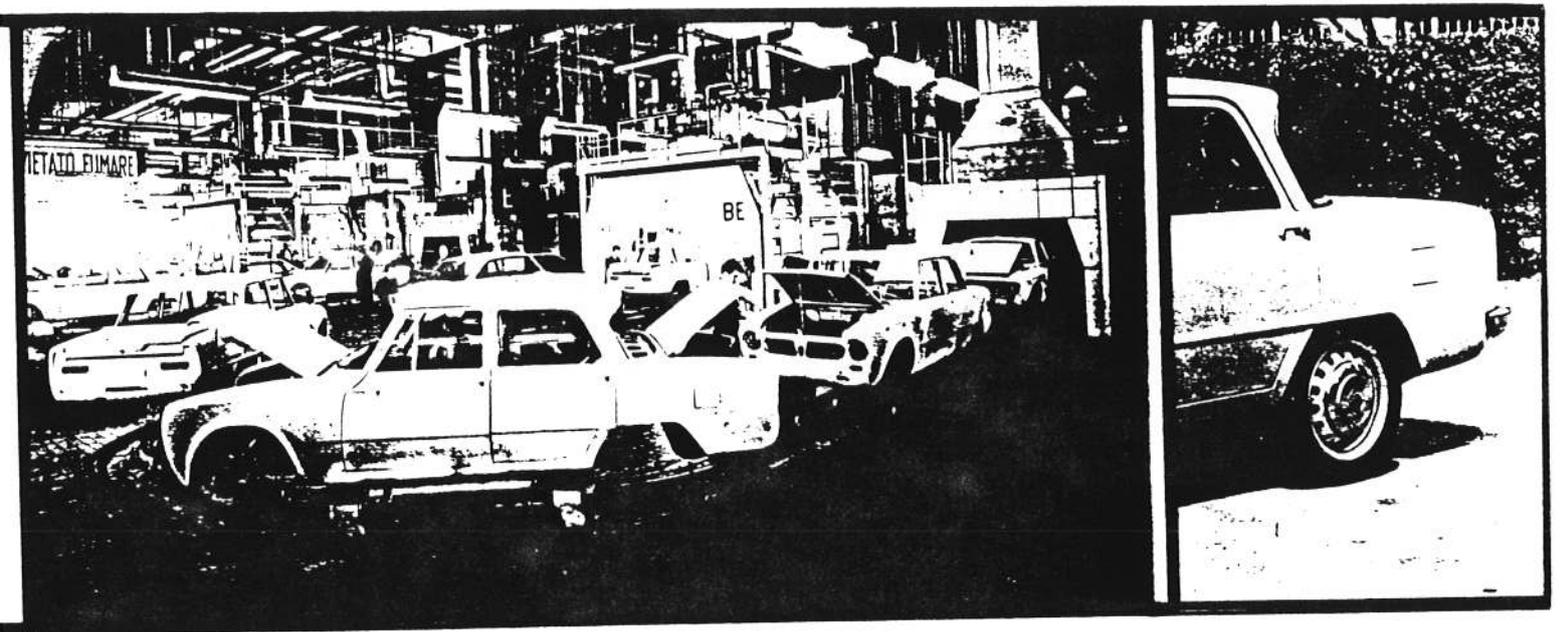
- 1) avant :
- calandre à grilles multiples au lieu de barrettes horizontales
 - suppression des phares jumelés, seuls ceux de grand diamètre subsistent
 - suppression des bananes de pare-chocs
 - suppression des grilles chromées sur les prises d'air situées au bas du pare-brise
 - suppression du chrome médian sur le capot



- 2) arrière :
- suppression des chromes en épingle de nourrice entourant les feux arrière
 - suppression des bananes de pare-chocs
 - inscription "alfa-romeo" au centre du coffre et "Giulia 1300" à droite en lettres minuscules



- 3) Profils : - suppression des baguettes chromées sur les gouttières de toit, retours sur montants du pare-brise également.
- pas de moustache autour du clignoteur latéral qui devient rectangulaire et non plus trapézoïdal.
 - chapeaux de roues en métal embouti, avec sigle "Alfa-Romeo" embouti, sans bague noire de décoration. Ces chapeaux de roues sont dignes d'un fabricant de casse-roles !



- 4) Intérieur : - pas de barre de maintien dans le tableau de bord pour le passager avant.
- tapis de sol en plastique.
 - sièges moins rembourrés et moins élaborés, séparés à l'avant, sans accoudoir central à l'arrière.
 - toutes les Giulia 1300 ont un levier de changement de vitesses au plancher (les premières GIULIA TI ayant une commande au volant et une banquette à l'avant).
 - le coffre est également sobrement garni.
 - volant d'une seule couleur (noir) et non bicolore (noir + blanc).





Pour la mécanique, les caractéristiques principales sont les suivantes:

- 1.- Moteur :
 - alésage 74 mm, course 75 mm, soit cylindrée totale de 1290 m3.
 - puissance maxi : 78 CV DIN à 6'000 tours/minute, soit un gain de 4 CV DIN par rapport à la Giulietta ti, mais 14 CV DIN de moins que la GIULIA TI.
 - 1 carburateur double corps.
- 2.- Boîtes à vitesses : 4 rapports avant, commande au plancher.
- 3.- Divers :
 - poids à vide : 980 kg, soit gain de 80 kg environ sur la GIULIA TI)
 - pneumatiques : 155 x 15
 - rapport de pont : 9/41 (8/41 sur la GIULIA TI)

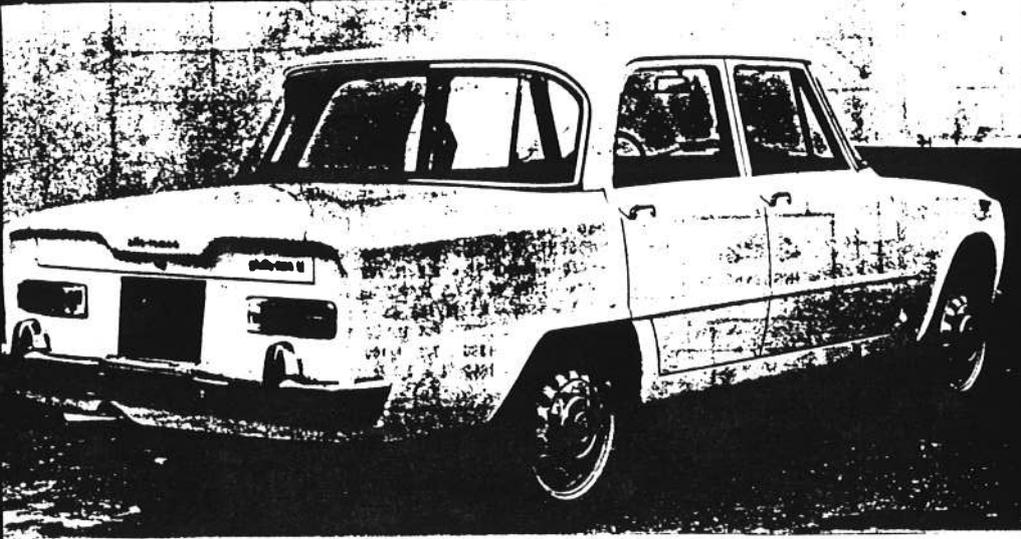
Cette version a été produite à 28'358 exemplaires entre 1964 et 1971, sa carrière fut sans histoire et sans évolution notable.

Le 4 février 1966 fut présentée dans la région de ROME une première évolution de la Giulia 1300, qui a pris le nom de

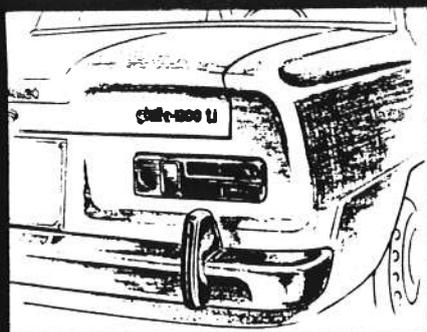
G I U L I A 1300 ti



Au point de vue extérieur, un seul élément permettait de la différencier de sa "petite" soeur, c'est la présence de ... bananes de pare-chocs. Par contre, la partie mécanique retient l'attention surtout par l'apport de la boîte à 5 vitesses de la GIULIA TI; par la même occasion, le moteur gagne 4 petits chevaux DIN, l'alimentation étant toujours confiée à un carburateur double corps. la vitesse maximum passe de 155 à 160 km/h. (indications de l'usine); certains exemplaires particulièrement bien nés seront même chronométrés à 163 et 165 km/h. L'agrément de conduite est par contre transformé par rapport à la version de base grâce à la boîte 5.



Vue arrière générale



Détail du sigle "giulia 1300 ti"

En 1969, nouvelle évolution, mais plus importante celle-là. Les principales modifications sont apportées suite à la sortie de la nouvelle berline 1750, et un air de famille plus étroit s'établit entre tous les modèles de la gamme Alfa-romeo :

- 1) avant : nouvelle calandre avec nid d'abeille noir, et 3 barrettes horizontales



- 2) arrière : inscription "ALFA-ROMEO" à gauche du coffre, et "GIULIA 1300 TI" à droite en lettres majuscules.



3) Profils : - Les roues de 14" sont proposées en option pratiquement "obligatoire" et les chapeaux de roues sont plus cossus avec une bague noire de décoration de grand diamètre. Ces chapeaux de roues seront posés sur tous les modèles 1300 - 1600 et 1750 en production, et ce jusqu'à l'apparition de la série 2000 (milieu de 1972) qui aura le privilège, dès son lancement, de voir ses roues garnies de nouveaux chapeaux de roues (juin 1971). Le solde de ces fameux chapeaux de roues se retrouvera sur... les premières Alfasud.



Roues de 15", chapeaux de roues "couvercles de casseroles."



Roues de 14", chapeaux de roues dito 1750



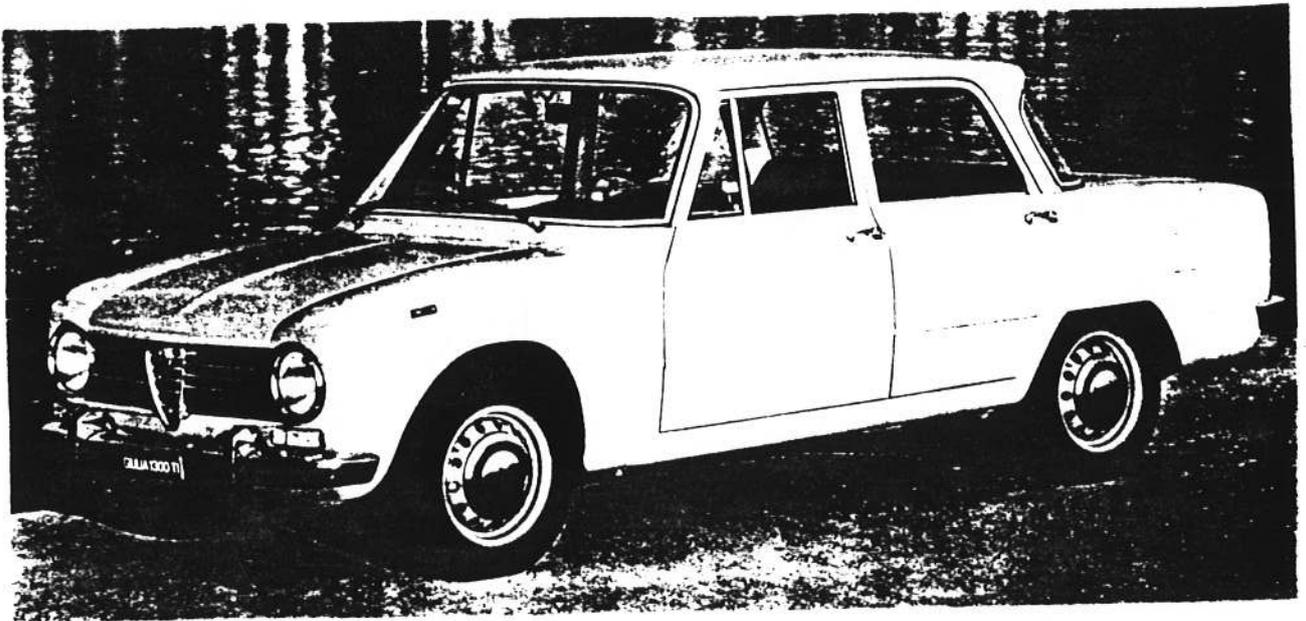
1970 : la mode italienne et la GIULIA 1300 TI

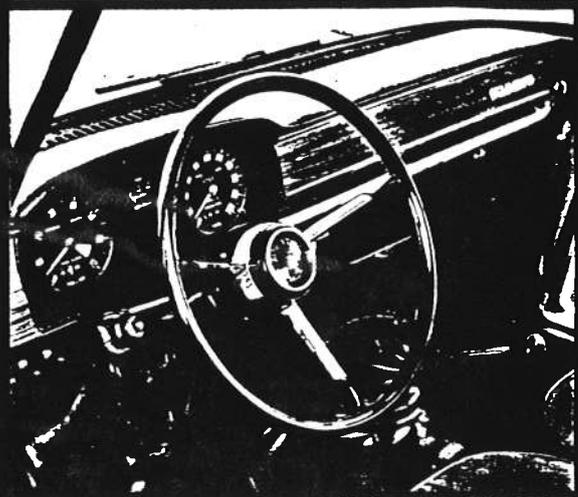
- 4) Intérieur : - Nouveau tableau de bord à deux gros cadrans ronds sur plaque métallique noir mat.
- nouveaux sièges et panneaux de portes.
 - nouveau volant en forme de tulipe noir avec commande de klaxon sur les 3 branches.
 - planche de bord exécutée dans un magnifique faux-bois genre agencement de cuisine.

La GIULIA 1300 TI a achevé sa carrière courant 1972, après avoir reçu un pédalier suspendu et non plus vertical, après une production totale de 144213 exemplaires.

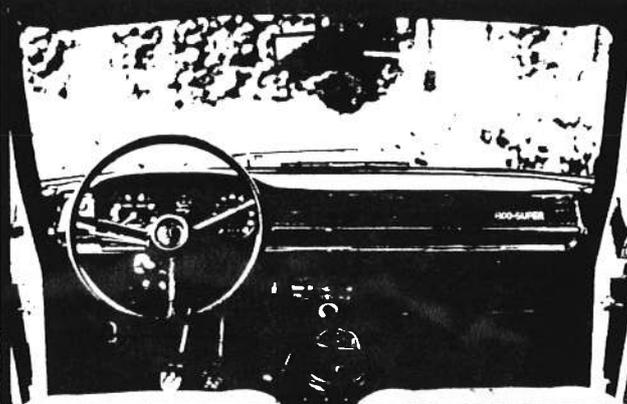
Nouvelle évolution, mais nettement plus marquante celle-là, c'est la présentation, au 52e salon de TURIN en novembre 1970, de la

GIULIA 1300 SUPER





GIULIA 1300 SUPER
Intérieur et planche de bord



GIULIA 1300 SUPER
Inscriptions latérales

Cette nouvelle version présente un énorme avantage sur la GIULIA 1300 TI, elle possède le moteur de la 1300 Junior alimenté par deux carburateurs double-corps. Sa carrosserie est identique à la TI. Le rapport du pont arrière est de 9/41 au lieu de 8/41, donc identique aux Giulia super (équipées du moteur 1600).

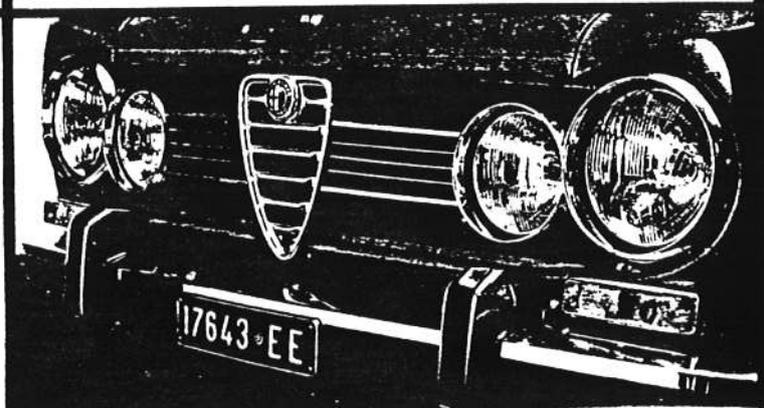
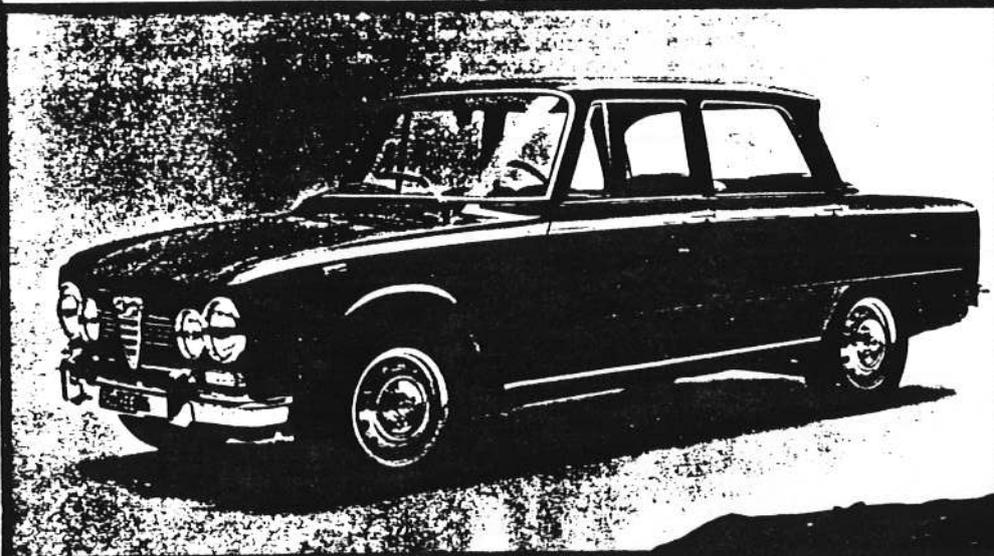
La puissance annoncée est de 89 CV DIN, et la vitesse maxi passe à 165 km/h (données d'usine). Là aussi certains exemplaires dépasseront les 170 km/h lors d'essais.

En avril 1972, les berlines Giulia Super sont unifiées, et c'est la Giulia Super 1.3 qui en fera un sacré bénéficiaire.

Sur le plan esthétique, seule la griffe posée sur le coffre arrière (1.3 au lieu de 1.6) permet de différencier les deux versions proposées. Les chapeaux de roues sont ceux de la nouvelle 2000 (avec boulons apparents et sigle Alfa-Romeo en plastique noir).

Les avantages esthétiques par rapport à la première série GIULIA 1300 SUPER sont les suivants :

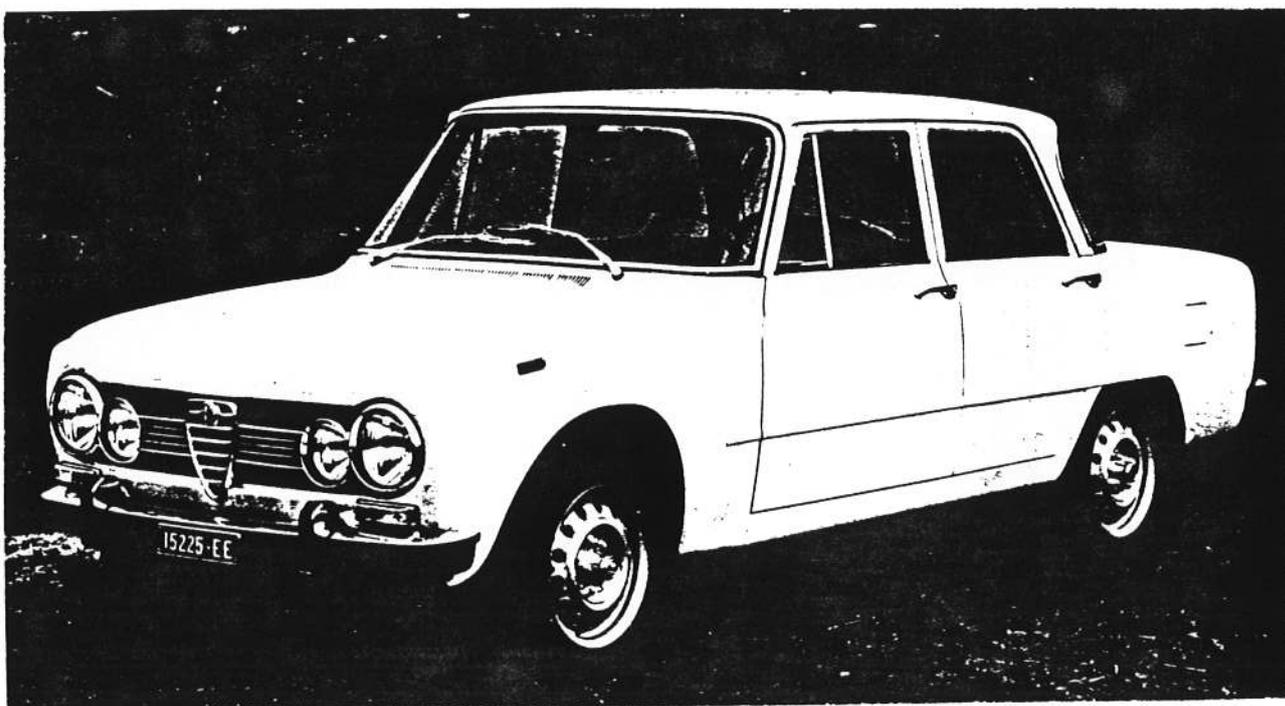
- 1.- Avant :
 - nouvelle calandre avec 2 barres horizontales encadrant 3 petites barrettes, le tout sur fond nid d'abeille noir.
 - présence de phares jumelés de diamètres différents.



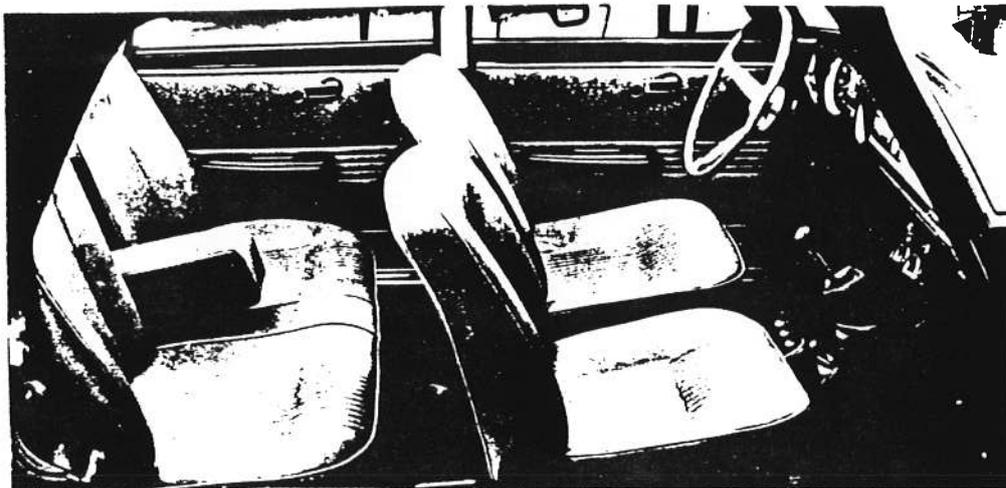
2.- Arrière : - inscription "Alfa-Romeo" à gauche du coffre, et Giulia Super 1.3" à droite, en lettres minuscules et initiales majuscules, le tout incliné.



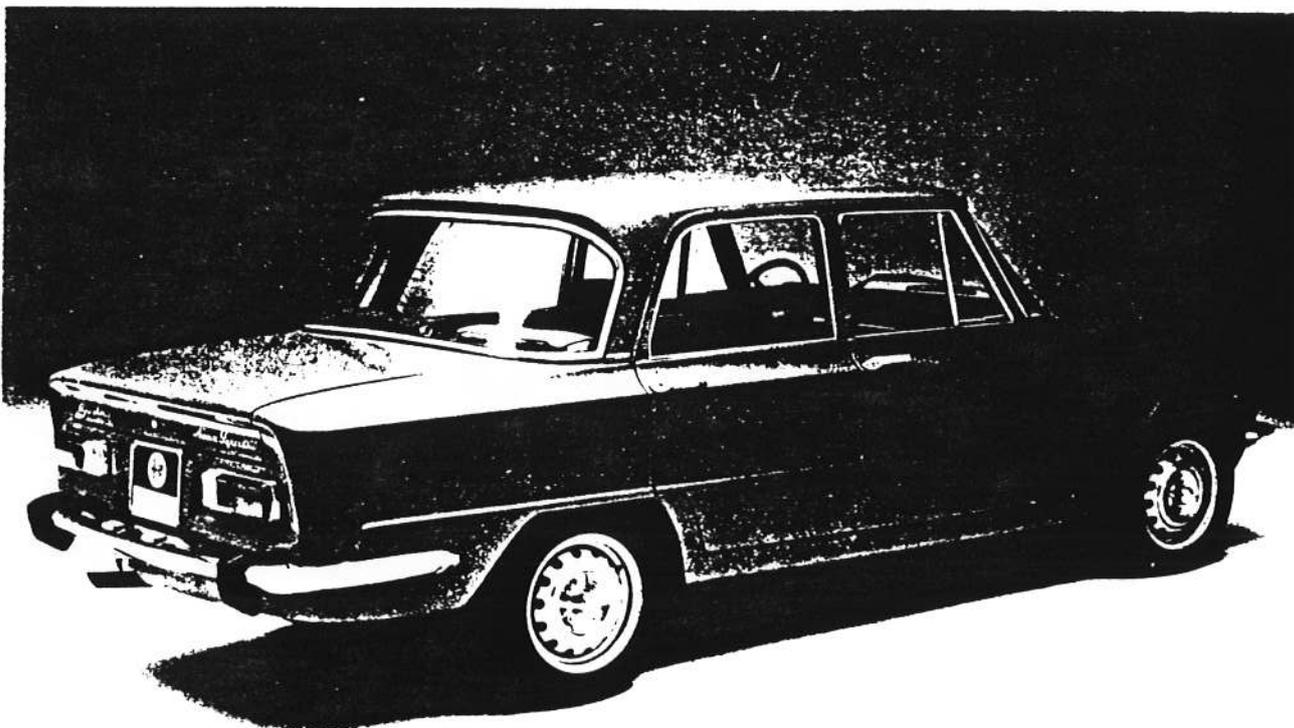
3.- Profils : - nouvelles poignées de portes plus longues et plus fines.

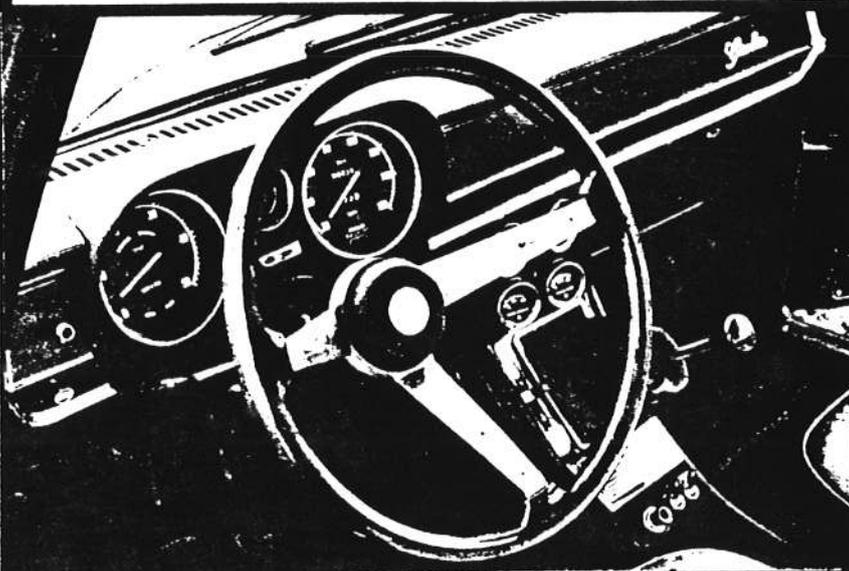


4.- Intérieur : - splendide, comme sur la Giulia Super 1.6, avec 4 sièges séparés, accoudoir central arrière, nouveaux panneaux de portes et poignées plus "carrées", tableau de bord avec placage en bois naturel, compteurs ronds avec montre au centre; le grand style Alfa-Romeo que l'on aimerait encore trouver aujourd'hui !



Puis, en 1974, au mois de juin, ce fut le dernier coup de grâce à ce modèle, puisqu'il fut baptisé Giulia Nuova Super 1'300. Je ne reviendra pas en détail sur ce modèle, étant donné les remarques que je pourrais faire sont les mêmes que pour la Giulia Nuova Super 1600.





Giulia Nuova
Super 1300

Vues diverses



Pour terminer, je me permets de vous faire part de quelques remarques personnelles sur cette série de Giulia 1300 (toutes versions) :

1.- La giulia 1300 a peu été importée en Suisse; la 2e série modifiée qui a nom GIULIA 1300 et qui est identique à la GIULIA 1300 TI n'a pas été importée dans notre pays à ma connaissance.

2.- La Giulia Super 1.3 n'a jamais été importée en Suisse, malheureusement puisque le plus belle.

3.- Les modèles les plus intéressants à conserver dans la série des Giulia 1300 (toutes versions) sont :

- La giulia 1300 (la moins fabriquée).

- La giulia 1300 ti (à cause de sa boîte 5 vitesses).

- La GIULIA 1300 SUPER (agréable avec ses deux carburateurs double-corps, et différente dans sa présentation des séries 1600).

- La Giulia Super 1.3 (la mieux finie et la mieux équipée), mais que vous pouvez aller chercher en Italie, et qui a été peu produite.

4.- Les pare-chocs sont différents selon les versions (giulia 1300 et ti, puis GIULIA 1300 TI et 1300 SUPER ainsi que Giulia Super 1.3, et Giulia Nuova Super 1300).

5.- Les GIULIA 1300 SUPER et Giulia Nuova Super 1300 n'ont pas de barres stabilisatrices, contrairement aux versions 1600.

6.- Le principal défaut, pour toutes les Giulia 1300, est le poids propre du véhicule, proche des 1'000 kg. Ceci se fait surtout sentir en côte, le moteur devant être tiré relativement haut dans les tours.

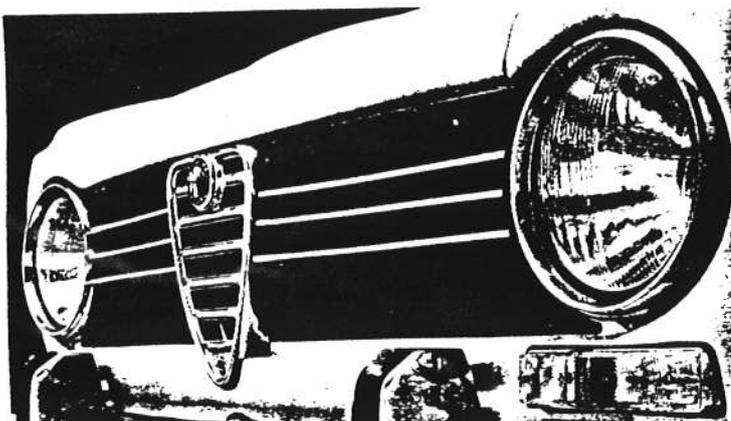
Pour conclure, je ne peux que souhaiter, aux jeunes surtout, la conservation d'une berline Giulia 1300 : les pièces se trouvent encore facilement, et cette cylindrée reste dans une classe avantageuse. En plus, ces véhicules ne sont pas ridicules dans la circulation actuelle.

Jean-D. JORNAYVAZ.

Sources : Luigi FUSI
Catalogue raisonné
Documentation personnelle

Essai de la **GIULIA 1300 TI**
Revue "Virage auto" no 2 de
février 1970.

Essai réalisé par :
Pierre DIEUDONNE
Daniel HENDRICKX



Titre de l'essai :

BILAN BUDGET JEUNE : L'ALFA-ROMEO GIULIA 1300 TI

C'est devant les portes de mon école que je vis pour la première fois la Veloce que mon père s'était achetée, j'avais dix ans. A cette époque, les glorieuses Giulietta Veloce étaient destinées à un usage vraiment sportif et, comme les GTA d'aujourd'hui, elles possédaient des vitres en plexiglas et des panneaux de carrosserie en aluminium qui leur permettaient de défier le temps. Lorsque j'atteignis enfin l'âge de conduire, l'Alfa était toujours fringante, et c'est à son volant que j'accomplis mes premières armes en conduite sportive, rendu prudent par l'amour d'un père qui l'avait cajolée pendant tant d'année. Mais lorsqu'on a 18 ans, la passion de la course et une berlinette aussi nerveuse entre les mains, on apprend très vite à taquiner la limte. La Veloce n'est jamais allée au décor, c'était une voiture exceptionnelle. Elle avait dix ans d'avance sur son temps, un avantage énorme pour un constructeur comme Alfa-Romeo qui vécut sur cette lancée depuis 1956. Ily eut certes des nouveautés intéressantes comme l'augmentation des cylindrées à 1570, puis jusqu'à 1779 cm³, comme l'adoption de la boîte à cinq vitesses sur tous les modèles, comme l'apparition de nouvelles carrosseries, mais la base est restée la même. Sur les Alfa d'aujourd'hui, on retrouve la vitalité exceptionnelle d'un moteur devenu plus souple, l'équilibre d'une structure saine et les mêmes qualités de tenue de route. Mais ceux qui ont connu les Giulietta Veloce regrettent que douza ans après, les Alfa ne possèdent plus la même avance. Certains modèles sont même menacés par le dynamisme de la concurrence. C'est principalement le cas de la GIULIA 1300 TI qui reste pourtant pratiquement imbattue dans sa catégorie sur le plan performances.

ESPRIT

Pour un modèle de large diffusion comme la 1300 TI, le principal rival d'Alfa c'est bien sûr FIAT, tant sur le marché italien qu'à l'étranger. D'autant plus qu'à l'inverse de son rival tirinois, Alfa-Romeo possède une tradition essentiellement sportive qui dans une certaine mesure constitue un handicap à son expansion numérique. La riposte viendra des usines d'Alfa Sud d'où sortira à cadence soutenue le nouveau budget jeune de la marque au trèfle. Dans les principaux pays d'exportation, la conversion se prépare aussi par le renforcement des réseaux de distribution qui devront faire face à une demande accrue.

"Chaque rame de métro contient 50 clients possible..." voilà une réflexion qui définit clairement les nouvelles ambitions d'Alfa-Romeo dont les caractéristiques encore mystérieuses du modèle futur suivront vraisemblablement les grandes tendances actuelles : faibles dimensions extérieures, traction avant, moteur d'une cylindrée comprise entre 1000 et 1300 cm³. Son esprit serait alors sensiblement différent de celui de la 1300 TI, une berline conventionnelle qui garde un tempérament plutôt sportif malgré un volume important pour sa cylindrée de 1290 cm³. Bine qu'il s'agisse d'un modèle déjà ancien, la GIULIA 1300 TI est une des voitures qui correspond le mieux à notre définition du budget jeune. Dans une recherche évidente d'économie, elle est née début 1966 du mariage de la mécanique Giulietta 1300 avec la caisse de la berline GIULIA 1600. Pour un prix d'achat et d'utilisation modéré, il devenait donc possible d'acquérir une familiale 4 portes de marque prestigieuse qui possédait le raffinement d'un modèle plus coûteux sans que les performances souffrent exagérément de la diminution de cylindrée. Les possibilités étonnantes d'une mécanique de haut rendement situent même la 1300 TI à une place privilégiée dans sa catégorie au point que sa conduite sur route procure plus de satisfaction que beaucoup d'autres berlines de cylindrées plus fortes mais moins intelligemment conçues ou mises au point.



Présentation

L'acheteur d'une Alfa-Romeo est généralement un passionné qui se laisse davantage séduire par la race des chevaux que par d'autres considérations d'ordre esthétique ou pratique. Il braque ses premiers regards sous le capot est découvre sous celui de la 1300 TI le célèbre quatre cylindres en alliage léger à deux arbres à cames en tête entraînés par chaîne double. Par souci d'économie, la familière batterie des carburateurs WEBER horizontaux fait place à un double corps SOLEX vertical à ouverture différenciée de 32 mm. Avec un rapport volumétrique de 9 à 1, ce 1290 cm³ de dimensions carrées développe 82 CV/DIN à 6000 tours/min. et un couple de 10,6 kgm DIN à 4900 tours/min. Mis au point

dépuis de longues années, ce moteur de haut rendement présente une fiabilité remarquable grâce au modernisme de sa conception : distribution directe qui réduit les efforts d'inertie, construction rigide et légère, vilebrequin à 5 paliers, grande contenance du carter d'huile etc. Il est d'ailleurs significatif de noter que le moteur des GTA Junior de compétition dont la base ne présente pas de différences fondamentales avec celui de la 1300 TI développe maintenant une puissance pratiquement double et tourne allégrement à plus de 8'500 tours/min. La transmission à cinq vitesses synchronisées qui équipe toutes les Alfa d'exportation supporte tout aussi aisément ces sollicitations accrues. Cette mécanique est installée dans une robuste coque en acier qui repose sur des suspensions conventionnelles : indépendantes avec leviers triangulés et barre stabilisatrice à l'avant, tandis qu'à l'arrière, l'essieu rigide est solidement guidé par des bielles de poussée dans le sens longitudinal et par un triangle central qui assure le positionnement latéral. Les freins sont à disque sur les 4 roues mais, premier signe de vieillissement, le circuit hydraulique de commande avec assistance n'est pas doublé. La carrosserie à quatre portes possède une ligne classique qui reste cependant personnelle grâce au dessin typique des roues, aux parties embouties à l'arrière, aux nervures qui soulignent les flancs et à la célèbre calandre Alfa encadrée par trois barrettes chromées qui la relie aux enjoliveurs des gros phares simples. La sobriété d'exécution est mise en valeur par l'excellente qualité de la finition aussi bien extérieurement qu'à l'intérieur de l'habitacle traité avec autant de dépouillement. La planche de bord est garnie d'un revêtement imitation bois interrompu devant le conducteur par le tableau des instruments peints en noir mat. Il se compose d'une jauge d'essence avec témoin lumineux de réserve placée entre deux grands cadrans circulaires: le compte-tours avec thermomètre d'eau à gauche, le tachymètre, le compteur kilométrique avec totalisateur partiel et le manomètre d'huile à droite. L'habitabilité arrière est suffisante quelle que soit la position des sièges individuels avant dont le dossier est aisément réglable en inclinaison. D'un dessin correct, ils étaient recouverts de simili cuir noir sur les voitures de notre essai, comme le tunnel de transmission et le garnissage des portes, renforçant le caractère austère d'un intérieur pourtant élégant. Certains détails témoignent d'une ceratine recherche comme le rétroviseur à position anti-éblouissante, les poignées de maintien destinées à chacun des trois passagers, les cendriers individuels aux places arrières ou le porte-documents prévu devant la portière avant droite pour recevoir les papiers de la voiture. Ces éléments positifs font regretter la faible contenance de la boîte à gants dont le mécanisme de fermeture est médiocre, l'absence d'un allume-cigare et l'emplacement peu pratique du frein à main sous la planche de bord. Une seule clé commande le verrouillage des portes avant et du coffre à bagages. De grande contenance (430 dm³), celui-ci est bien dégagé et isolé du compartiment réservé à la roue de secours par un tapis de caoutchouc qui recouvre le fond.

Essai et performance

La première GIULIA 1300 TI que j'ai essayée était la voiture personnelle d'un attaché d'Alfa-Romeo France. Son compteur dépassait 18'000 km, couverts sans le moindre ennui selon son propriétaire. J'accomplis 2'658 km d'itinéraires variés avec cette première Alfa. Je complé- tai ensuite mon essai par un voyage de 800 km sur les routes anglaises au volant d'une 1300 TI qui venait de passer le cap des 10'000 km. Les deux voitures étaient extrêmement proches l'une de l'autre, aussi bien au point de vue comportement que sur le plan des performances. Seule différence notable, la première possédait une commande d'accé- lérateur exagérément dure à cause sans doute d'une tringlerie défec- tueuse. Conduites de la même manière, c'est-à-dire en exploitant cons- tamment toutes les ressources de leur moteur qui s'exprime pleinement aux régimes supérieurs, elles ont consommé en moyenne la même quan- tité d'essence: 12,3 litres/100 km pour la première, et 12,22 litres/ 100 km pour la seconde, valeurs qui doivent être considérées comme un maximum en utilisation routière. Sur quelques tronçons parcourus plus calmement, il m'est arrivé de descendre aux alentours de 10 litres aux 100 km, puis de connaître des pointes proches de 14 litres/100 km après avoir parcouru un kilométrage important dans des villes sou- vent embouteillées. Rapportés aux performances, ces chiffres restent toujours très favorables comme l'illustrent les résultats des chrono- métrages effectués avec la voiture la plus ancienne. Malgré un pro- filage médiocre et des dimensions relativement importantes pour sa cylindrée, la GIULIA 1300 TI atteignit 163 km/h en vitesse de pointe et couvrit le kilomètre départ arrêté en 36,0 secondes, chiffres qui la placent nettement en tête de nos budgets jeunes au point de vue performances, position qu'elle ravit à la MG 1300 MK II (voir virage de novembre 1969). Les accélérations sont bien aidées par la boîte à cinq vitesses dont le dernier rapport est pleinement employé comme en témoigne l'aiguille du compte-tours qui atteint environ 5'950 tours/ min. lorsque la voiture roule à sa vitesse maximum, c'est-à-dire quel- que 50 tours/min. seulement en dessous du régime de puissance maxi- mum à l'erreur du compte-tours près. La cinquième ne joue donc pas le rôle d'overdrive comme c'est souvent le cas mais permet au contraire le rapprochement des rapports intermédiaires tout en limitant le régi- me de rotation du moteur lorsqu'on soutient une vitesse de croisière élevée. Cet étagement serré des rapports est d'ailleurs rendu indis- pensable par les caractéristiques du moteur qui supporte docilement les moyens régimes mais qui ne s'éveille pleinement qu'au seuil des 5'500 tours/min. La zone rouge commence à 6'200 tours/min. mais il ne faut pas hésiter à prendre 300 tours/min supplémentaires avant de passer au rapport supérieur, liberté que le moteur accepte comme en témoigne son ronronnement qui reste sain encore au-delà. En conduite sportive, les dimensions de la voiture ne tolèrent pas une erreur dans le choix des rapports et il est constamment nécessaire de jongler du levier disposé au plancher pour maintenir le moteur dans le haut de la gamme. La boîte est parfaite au point de vue synchronisation et précision de la sélection mais le passage de 4ème en 5ème se fait à l'encontre d'un ressort trop puissant, ce qui rend le temps d'accli- matation plutôt long avant que la manoeuvre ne devienne automatique. Dès ce moment cependant, la boîte se révèle plaisant à manier.

Le pédalier, vieux lui aussi de plus de douze ans, ne mérite pas que des éloges avec ses pédales d'embrayage et de freins articulées au plancher dont la semelle forme un angle important avec la position naturelle du pied. La commande d'embrayage gagnerait aussi à être plus légère. La suspension est confortable mais ferme comme il sied à une voiture sportive comme la 1300 TI qui possède une tenue de route très sûre. Pour rendre la voiture plaisante à piloter, il est nécessaire de combattre une tendance nette au sous-virage en gonflant les pneus avant à une pression sensiblement plus forte qu'à l'arrière. Personnellement, j'ai trouvé qu'une surpression de 300 g/cm² à l'avant donnait à l'Alfa un comportement idéal qui permettait de la manier comme un jouet sur sol sec. Sous la pluie, il faut se montrer plus prudent: le sous-virage est plus accusé mais le conducteur est prévenu par les pertes rapides de sensibilité de la direction qui devient légère lorsque le train avant commence à manquer d'adhérence. Bien guidé, l'essieu rigide donne entière satisfaction et la seule faiblesse du train arrière se manifeste par l'habituel patinage de la roue intérieure lorsqu'on négocie rapidement un virage serré. Bine équilibrée, la GIULIA 1300 TI reste stable en toutes circonstances, elle garde facilement son cap, suit docilement la direction qu'on lui imprime, se révèle peu sensible aux vents traversiers et conserve sa ligne en freinage, excellent en toutes circonstances. Sur parcours sinueux, la direction gagnerait sans doute à être légèrement plus directe et le diamètre du volant sera bientôt désuet. Pourtant lors des manoeuvres à l'arrêt, on le souhaiterait presque plus grand car la direction se durcit singulièrement, autre vestige du passé. Sur le plan du confort, on part détendu au volant de la GIULIA 1300 TI, mis en confiance par une mécanique pleine de vie qui incite constamment au pilotage et qui ne faiblit jamais, même lorsqu'on la sollicite durement. Le moteur double arbre émet une tonalité entraînante mais le niveau sonore ne devient jamais inconfortable. A haute vitesse, une vibration qui provient sans doute de l'arbre de transmission se traduit par un grognement qui devient vite énervant. On regrette aussi la commande des essuie-glaces à deux vitesses placée trop loin sous la planche de bord et l'équipement lumineux nettement insuffisant pour les performances.

Bilan

L'Alfa-Romeo GIULIA 1300 TI est un modèle brillant dont l'endurance est garantie par une mise au point longue de plusieurs années. Il est dommage que celles-ci aient laissé leurs outrages sur en ensemble de détails qui font prématurément vieillir une voiture dont les performances, l'équilibre général et la marque glorieuse suffiraient à lui assurer un avenir que lui envierait une concurrence pourtant débordante de vitalité. A un prix raisonnable, la 1300 TI est un vrai budget jeune que nos lecteurs passionnés n'écarteraient qu'à regret en faveur d'un modèle plus moderne mais qui ne posséderait pas un moteur à double arbre à cames en tête, une boîte à cinq vitesses et le célèbre emblème de la marque milanaise. La voiture d'Alfa Sud aura-t-elle le même charme sportif? c'est encore une inconnue mais il est certain qu'une refonte totale de la 1300 TI menée dans le même esprit sur des bases plus actuelles serait assurée d'un vif succès.

Caractéristiques générales GIULIA 1300 TI :

Moteur :

Disposition : avant.

Type : 4 temps, 4 cylindres en ligne.

Matière : bloc, culasse et carter en alliage léger.

Alésage x course : 74 x 75 mm.

Cylindrée : 1290 cm³.

Rapport volumétrique : 8,5 à 1

Puissance maximum (selon constructeur) : 82 CV DIN à 6000 tours/min.

Couple maximum (idem) : 10,6 kgm DIN à 4900 tours/min.

Vitesse moyenne de piston au régime de puissance maxi : 15 m/sec.

Distribution : deux arbres à cames en tête entraînés par chaîne.

Carburateur : 1 carburateur Solex 32 PAI double corps vertical à ouverture différenciée.

Refroidissement : par eau, pompe centrifuge, ventilateur.

Lubrification : sous pression par pompe à engrenages.

Système électrique : accumulateur 12 V - 50 Ah sous le capot.

Transmission :

Mode : aux roues AR.

Embrayage : monodisque sec à commande hydraulique.

Boîte : 5 vitesses synchronisées + MA.

Rapports de boîte :

1ère : 3,30 à 1

2ème : 1,99 à 1

3ème : 1,35 à 1

4ème : 1,00 à 1

5ème : 0,79 à 1

MA : 3,01 à 1.

Rapport de pont : 5,125 à 1

Châssis :

Type : coque autoportante en acier.

Suspension AV : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques et barre stabilisatrice.

Suspensions AR : essieu rigide, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques.

Freins AV : à disques.

Freins AR : à disques.

Commande hydraulique à circuit unique avec répartiteur agissant sur roues AR.

Direction : à vis globique et galet ou à recirculation de billes.

Nombre de tours de volant : 4.

Diamètre de braquage entre trottoirs : 10,90 m.

Dimensions :

Empattement : 2'510 mm
Voie AV : 1'324 mm.
Voie AR : 1'274 mm.
Longueur hors tout : 4'140 mm.
Largeur hors tout : 1'560 mm.
Hauteur hors tout : 1'430 mm.
Garde au sol : 120 mm.
Capacité du coffre : 480 dm³.
Poids à vide : 980 kg.
Capacité de charge : 400 kg.
Capacité essence : 46 litres.
Capacité huile moteur (+filtre) : 6 litres
Pneus : 155 x 15

Facteurs de performances :

Vitesse à 1000 tours/min. : 28,2 km/h.
Rapport poids/puissance : à vide = 11,95 kg/CV DIN.
Conducteur à bord : 12,80 kg/CV DIN.

Performances contrôlées :

Conditions : temps doux et sec. Vent modéré. Chronométrages effectués dans les deux sens, avec plein d'essence et deux personnes à bord.
Kilométrage de départ : 19'431 km.

Régime moteur : 6'500 tours/min.

Accélérations :

de 0 à 40 km/h : 3,5 sec.

de 0 à 60 km/h : 6,4 sec.

de 0 à 80 km/h : 10,4 sec.

de 0 à 100 km/h : 15,0 sec.

de 0 à 120 km/h : 22,0 sec.

de 0 à 140 km/h : 33,8 sec.

le kilomètre départ arrêté : 36,0 sec.

Vitesse maximum : 163,0 km/h (compteur : 176 km/h, compte-tours : 5'950 tours/min.).

Etalonnage du compteur :

Vitesse lue : Vitesse réelle :

km/h	km/h
60	56,0
80	75,0
100	94,3
120	112,8
140	130,5
160	148,0

Consommation :

1er relevé sur 2'335 km : 12,3 litres/100 km.
2ème relevé sur 805 km : 12,2 litres/100 km.

AUTRES MESURES RELEVÉES DANS LA PRESSE :

1.- QUATTORUOTE :

Vitesse maximum : 163,5 km/h.
de 0 à 100 km/h : 12,8 sec.
le km départ arrêté : 34,7 sec.

2.- AUTO MOTOR SPORT :

Vitesse maximum : 165 km/h.
de 0 à 100 km/h : 14,0 sec.
le km départ arrêté : 34,9 sec.

3.- SPORT - MOTEUR :

Vitesse maximum : 156,5 km/h.
de 0 à 100 km/h : 15,5 sec.
le km départ arrêté : 35,5 sec.

La consommation moyenne pour ces trois essais s'établit entre 9,7 et 11 litres aux 100 km, avec des pointes de 15 litres en conduite très rapide.

Il est à noter, comme c'est encore le cas de nos jours, que les temps d'accélération et la vitesse maximum réalisés par des essayeurs de journaux français sont toujours moins bon que ceux réalisés par des journalistes allemands et italiens...

PETITES ANNONCES :

A vendre :

- 1) Alfa-Romeo 2600 Sprint en cours de restauration, couleur gris métal, intérieur en cuir bleu, prix à discuter.
- 2) Alfa-Romeo 2600 Sprint en très bon état, véhicule actuellement en France.
- 3) Alfa-Romeo Berlina 1900 Super, à restaurer, avec de nombreuses pièces détachées (2e véhicule non complet).

Pour tout renseignement, s'adresser au secrétariat du Registre pendant les heures de bureau : téléphone 021/946'23'56.

Nous tenons toujours à disposition de nos membres des photocopies des manuels "conduite et entretien", pour le prix de Fr 30,-- concernant les véhicules suivants :

- Giulietta tous modèles
- Giulia tous modèles (sauf coupés et cabriolets)
- 1750 berlinas et coupés
- 2000 Berlinas et coupés
- 2600 toutes versions.

L'étude réalisée sur tous les coupés BERTONE (de 1963 à 1976) sera disponible sous forme de brochure dès début mars 1988, il en sera de même pour toutes les berlinas GIULIA (TI SUPER y compris).

LISTE DES MEMBRES AU 1ER JANVIER 1988

Noms, prénoms, adresses	voiture possédée
AUBERT Jean-Philippe 1141 <u>VILLARS-SOUS-YENS</u>	passif
AUBRY Arlette Les Sagnes 27 2022 <u>BEVAIX</u>	Giulietta Sprint Speciale
BONVIN Jean-Louis Garage du Mont Av. Maurice Troillet 1950 <u>SION</u>	1750 GTV
BONVIN Pierre 1908 <u>RIDDES</u>	Giulia Spider 1600
BARDET Pierre Rue des Jordils 57 1400 <u>YVERDON</u>	1750 Spider
BRULHART Wolfgang La Résidence 21 1752 <u>VILLARS S/GLANE</u>	Giulia Sprint 1600
CALGARI Silvio Longemalle 24 1020 <u>RENENS</u>	GVT 6 passif
CASAGRANDE Claude Rte de Villars 1700 <u>FRIBOURG</u>	1900 Zagato Giulietta Sprint Speciale 2600 Spider 1750 Spider 1900 Touring
CHAMOT Claude-Alain Centre A. 1605 <u>CHEXBRES</u>	1750 GTV
CHAPPUIS Roland Garage Atlantic S.A. 1820 <u>TERRITET</u>	1900 Berlina
CHILLET Pierre 1, rue Lamartine 69590 <u>ST SYMPHORIEN S/COISE</u> FR	2600 Spider 1600 GTA
CLEMENT D. 6, rue de l'Encyclopédie 1201 <u>GENEVE</u>	Giulietta Spider 1600 GTA

Noms, prénoms, adresses

voiture possédée

DESCOEUDRES Daniel
Ch. Saint-Amour
1073 SAVIGNY

Giulia Spider 1600
1900 Touring

DESSIMOZ Etienne
1964 PLAN-CONTHEY

1750 GTV

DE ROTHEN Hubert
Pré-Fleuri 9
1950 SION

2600 Spider

DOUTAZ Paul
Bâtiment communal
1725 POSIEUX

1300 Junior Spider

FAVARO Luigi
Rte d'Yverdon
1040 ECHALLENS

Giulia Spider

FALCONI Toni
Rte de Lavaux 53
1802 CORSEAUX

1750 GTV

FOLLI Ettore
Pallin 29
1009 PULLY

1300 Junior Spider

FISCHER Peter
Solothurnstr. 126
2500 BIEL 8

Giulietta ti

CORMINBOEUF Louis
Garage de Bellerive
1293 BELLERIVE

Giulia Spider 1600

BLOCKBERGEN A.
Hôtel du Raisin
1096 CULLY

Giulia Nuova-Super 1600

GIRARDIN Adrien
Canal du Bas
2560 NIDAU

Giulietta Sprint Speciale
2600 Spider
Giulia Sprint 1600

GRABER Pierre
Graviers 28
2012 AUVERNIER

Giulia Sprint
GT Veloce

GROSSGLAUSER H.
Av. du Léman 68
1005 LAUSANNE

Giulia Sprint Speciale

Noms, prénoms, adresses

voiture possédée

HOFER Ulrich
Garage du Casino S.A.
Av. de Grandson 60
1400 YVERDON

Giulia TZ 1
1900 Super

HOSTETTLER Ernest-R.
Rue du Jura 2 c
2603 PERY / BE

2000 GTV

HUGLI Maurice
En Rochettaz
1092 BELMONT

passif

HUMBERSET Christiane
1607 GRANGES / VEVEYSE

Giulietta Sprint

JAUNIN Pierre-André
Sur le Crêt
1605 CHEXBRES

2000 GTV

JUNGO Gérard
R. Villars Vert 1
1700 FRIBOURG

Giulietta 2000 TURBO
(autodelta)

JOLLIET Jean-Pierre
Leimbachstr. 149
8041 ZURICH

passif

JORNAYVAZ André
Av. de Lavaux 68 B
1009 PULLY

1750 GTV

JORNAYVAZ Jean-Daniel
Case postale 33
1604 PUIDOUX

Giulia Ti Super

JUAT Charles F.
La Raisse
1261 GENOLIER

Giulietta Spider

KOHLER Antoine
Ch. du Devin 76
1012 LAUSANNE

Giulietta Spider Veloce
Giulia Super

KOHLER Gaspard
Prom. des Pêcheurs 6
1950 SION

passif

KOLLY Pierre
Achille-Menguin 12
2900 PORRENTROY

130 GTA

Noms, prénoms, adresses

voiture possédée

KUNZ Bernard
Ch. du Caudoz 41
1009 PULLY

passif

KUNZ Max
Av. de lavaux 46
1009 PULLY

GT Junior 1.3
Giulia Super

LIECHTI Fritz
1781 COURGEVAUX

Giulia Spider

MARTIN Claude
Rue des Peupliers 26
1400 YVERDON

MARX Axel
Mohrhaldenstrasse 166 C
4125 RIEHEN

Giulietta Spider
Giulietta Sprint
Giulietta SZ

MAYE Pierre
Ch. des Blanchettes 70
1093 LA CONVERSION

1900 Touring

METTLER Rolf
La Rue
1618 VILLARIAZ

GT Junior 1.3
GIULIA 1300 Super

LANGER Olivier
1, Beaumont
2068 HAUTERIVE

MAST Denis
Villa Pelco
1845 NOVILLE

passif

MAURER Pierre
Les Ecluses
1961 HAUTE-NENDAZ

MAURER Henri
Garage Lausanne-Palace
Petit-Chêne 18c
1003 LAUSANNE

passif

MEYLAN Alain
Près du lac 49
1400 YVERDON

GT Junior 1.3

NICOLLIER A.
restaurant "Le Chalet"
1049 BOUSSENS

1900 Touring

MALISAN Ugo
Rte de Berne 22
1066 EPALINGES

1900 Touring

Noms, prénoms, adresses

voiture possédée

THEUBET Gérard
La Combatte 78
2905 COURTEDOUX

Giulietta ti
Giulia Sprint 1600
1900 Super

THOMMEN Walter
Vieille Route 14
2023 GORGIER

passif

TIERCY Gilbert
Fleurettes 16
1400 YVERDON

2000 Spider

URFER Jean-François
Battieux 9
2013 COLOMBIER

1900 Touring

VENDEL Niklos
Chalet Bois-Gentil
1865 LES DIABLERETS

Giulia Spider 1600

VINARD Gilbert
Ch. Montremoén
1023 CRISSIER

2600 Spider

ZOPPI Aldo
1605 CHEXBRES

passif

ZORN Stojan
Case postale 14
2746 CREMINES

1900 Touring
2500 Berlina 6 C

LE GRAND Pierre
c/o Vecnopast
5705 HALLWIL

1900 Cabriolet Ghia

JENNY Robert
Av. Cf-Ramuz 29
1009 PULLY

passif

SCARAMIGLIA Pierre
Station du Salon
53, Bd du Pont d'Arve
1205 GENEVE

passif

CIMAROSTI Adriano
Florastr. 2
3005 BERN

1900 Touring

MULLER Claude
Av. de Verdun 5
92250 LA GARENNE COLOMBES

Giulia 1300 Super
CONRERO

Noms, prénoms, adresses

voiture possédée

NIEDERHAUSER Numa
3206 RIZENBACH

MONTREAL
Spider Duetto

NOVERRAZ Xavier
Café de la Tour
1095 LUTRY

passif

OBRECHT Kurt
Bachtelenrain 19
2540 GRENCHEN

Giulia Spider 1600

PACHE Eric
Ch. des Roses 8 b
1009 PULLY

passif

PERISSET Jacques
1675 SIVIRIEZ

1750 Berlina
1900 Cabriolet Ghia
1600 Spider

OPPLIGER Hans
Ruchonnet 27
1800 VEVEY

Giulietta Sprint

POCHON Charles-E.
Maygutstr. 45
3084 WABERN

Giulietta Sprint

PRISSE Jean-Pierre
Au village
1784 WALLENRIED

2000 GTV

MOREL Alexandre
Chapeau-Râblé 22
2300 LA CHAUX-DE-FONDS

RENGEL Heinrich
Schlosstr. 1004
4702 OENSINGEN

2600 Sprint
MONTREAL

SCHAFFO Christophe
Grand-rue 8
2416 LES BRENETS

Giulietta Sprint
2000 Berlina

SCHAFFO Pierrot
Monts 76
2400 LE LOCLE

Giulia Sprint GT
Veloce

SAVOIE Frédy
Crétêts 80
2300 LA CHAUX-DE-FONDS

Spider Duetto

Noms, prénoms, adresses

voiture possédée

MARET Francis
Rue Dr Yersin 2
1110 MORGES

Giulia Sprint GTC

SIEGENTHALER Pierre
Ch. de Magnenèche
1867 OLLON

Giulietta Sprint 1600

STAMPFLI Jean-Marc
Av. Rollier 12
1800 VEVEY

Giulietta Sprint

MESSER G.
c/o Photomaxim S.A.
Grand-Pont 2
1003 LAUSANNE

Giulietta Spider
1750 Spider

CHABLEY Frank
Urier
3958 ST-LEONARD

HEIMANN Frédy
Tilleuls 3
1820 MONTREUX

2600 Sprint

RIEDER Peter
Lindenhübel 1094
3210 KERZERS

1750 GTV

JOHNER Ueli
Kruzgasse 1
3280 MURTEN

1750 GTV

ANTONETTO Marco
Via Sorengo 6
6900 LUGANO

Giulietta SZ

LIVINGSTON Nicholas
rte de la Capite 148
1223 COLOGNY

Giulia Spider

SPITZ Jean
Cordey 28
1400 YVERDON

1750 Berlina

NOVELLI Claude
Blessoney 13
1092 BELMONT

Giulia Sprint 1600
Giulia Sprint GT

Noms, prénoms, adresses

voiture possédée

NOTERIS Roland
Rte de Jussy 201
1243 PRESINGE

Spider Veloce 1600

ROTA Enrico
Rue des Evaux 5
1213 ONEX

1300 GT Junior

PRETRE Yves
Av. St-Clotilde 1
1205 GENEVE

GTV 6
passif

PELLANDA Claude
Ruelle du Manor
3960 SIERRE

GTA 1600

