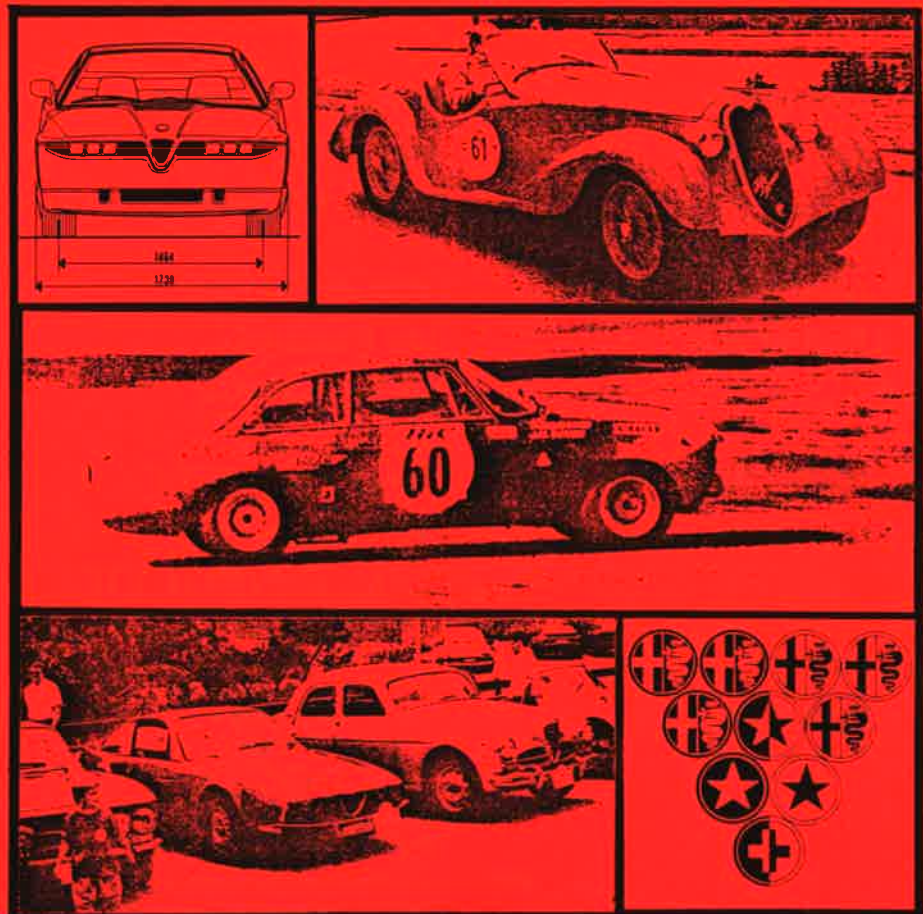




# Registre Suisse

BULLETIN N° 12 - NOVEMBRE 1989



REGISTRE SUISSE A L F A R O M E O

ADRESSE : REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO  
CASE POSTALE 196  
1000 LAUSANNE 12 CHAILLY

\*\*\*\*\*

COMPOSITION DU COMITE

\*\*\*\*\*

PRESIDENT : Antoine KOHLER  
76, Chemin du Devin  
1012 LAUSANNE Tél. 021 / 32.30.80

VICE-PRESIDENT : Claude CASAGRANDE  
5, Route de Villars  
1700 FRIBOURG Tél. 037 / 24.29.40

SECRETAIRE : Daniel DESCOEUDRES  
Route de St-Amour  
1073 SAVIGNY Tél. 021 / 781.25.72

CAISSIERE : Arlette AUBRY  
La Saugé  
2202 CHAMBRELIEN Tél. 038 / 45.14.47

COMMISSION : Heinz GROSSGLAUSER  
TECHNIQUE 68, Avenue du Léman  
1005 LAUSANNE Tél. 021 / 28.38.16

RELATIONS : Jacques PERISSET  
EXTERIEURES Les Chaussées  
1678 SIVIRIEZ Tél. 037 / 56.14.93

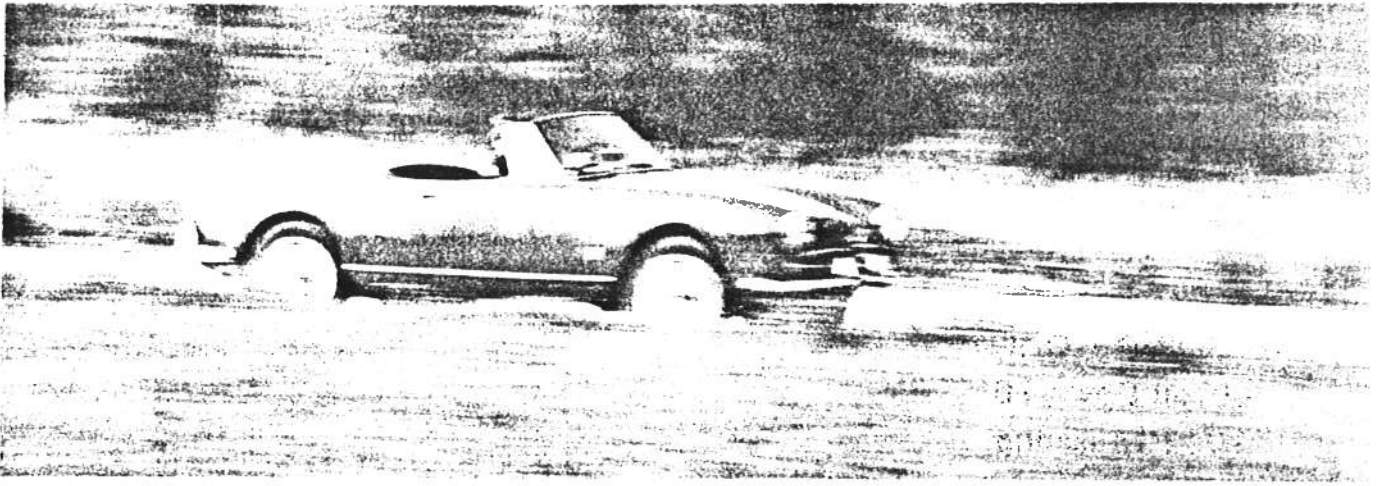
MEMBRE ADJOINT : Jean-Pierre PRISSE  
Au Village  
1784 WALLENRIED / FR Tél. 037 / 34.24.41

MEMBRE DE :



**SDHM ASVE**

Schweizerischer Dachverband für Historische Motorfahrzeuge  
Association Suisse des Véhicules d'Époque  
Associazione Svizzera dei Veicoli d'Epoca  
Associazion Svizra da Vehichels Istorics



## B I L L E T   D U   P R E S I D E N T

\* \* \* \* \*

Au seuil des années 1990, l'automobile à vocation sportive, qu'elle soit ancienne, actuelle ou future, affiche un régime qui monte allègrement dans la zone rouge. Notre marque préférée n'échappe pas à ce phénomène, et l'amateur peut, selon ses moyens, porter son choix sur une très vaste gamme de voitures différentes. La SZ (ES 30) a connu, dès sa présentation à GENEVE, un succès remarquable, confirmé par 230 commandes émanant de notre pays.

A l'opposé, certains modèles de la série GIULIA sont encore accessibles pour des budgets modestes et ils sont en mesure d'offrir grande satisfaction à leur propriétaire.

Plus récent, le coupé GTV 6 est une valeur sûre, le moment est propice pour effectuer un bon choix sur un marché qui ne connaît pas encore l'inflation. Au fil des ans, on constate que la spéculation a largement débordé sur la passion. Heureusement, cette dernière est toujours aussi vive dans le cadre du REGISTRE et ailleurs, comme en témoignent les événements des journées passées en VALAIS ou en ITALIE du côté de BRESCIA et MILAN.

A. KOHLER :

*A. Kohler*



Depuis 1987, chaque année je me rends au grand rendez-vous de BRESCIA. Le jour du départ est particulièrement intéressant; il permet de voir les voitures dans une ambiance très décontractée, au gré des places et des ruelles de la vieille ville. Quelques capots levés attirent rapidement une foule compacte et on assiste aux derniers réglages des moteurs rugissants. Les voitures sont toutes d'une qualité exceptionnelle et souvent des modèles extrêmement rares sont au rendez-vous. Je me limiterai dans cet article aux ALFA ROMEO et je vous assure que quelques pages ne suffiraient pas pour parler des FERRARI et MASERATI, chaque modèle inscrit ravigant tant de souvenirs et d'exploits.

*A. Kohler*

L'attrait d'une ville consiste dans le prestige et le retentissement de ses manifestations aussi, avec lesquelles elle exprime son essence et sa tradition. L'expression la plus conforme à la tradition automobile de BRESCIA est la "Mille Miglia". Créée en 1927 sur l'initiative d'un groupe de sportifs réunis sous le signe de l'Automobil Club de BRESCIA, fondé pendant la même année, la Mille Miglia a été, avec ses 24 éditions, de 1927 jusqu'à 1957 - avec l'intervalle des années de la guerre seulement - la course d'automobiles la plus importante du monde.

La Mille Miglia s'effectua sur les routes normales de demi-Italie, avec tous les changements d'un parcours qui se développait parmi les plaines, les montagnes et les mers, la course constitua une stimulation au progrès de l'automobile et représenta, pour des millions de spectateurs, le spectacle sportif le plus grand et le plus aventureux, avec une multiplicité de protagonistes, des pilotes célèbres aux amateurs passionnés.

Lorsque l'Italie devait affronter sa reprise après la guerre, la Mille Miglia représenta de nouveau une stimulation à réadapter les routes ravagées, à produire de nouvelles voitures pour réaffirmer, avec l'éclat d'une victoire, la capacité productive de l'industrie italienne.

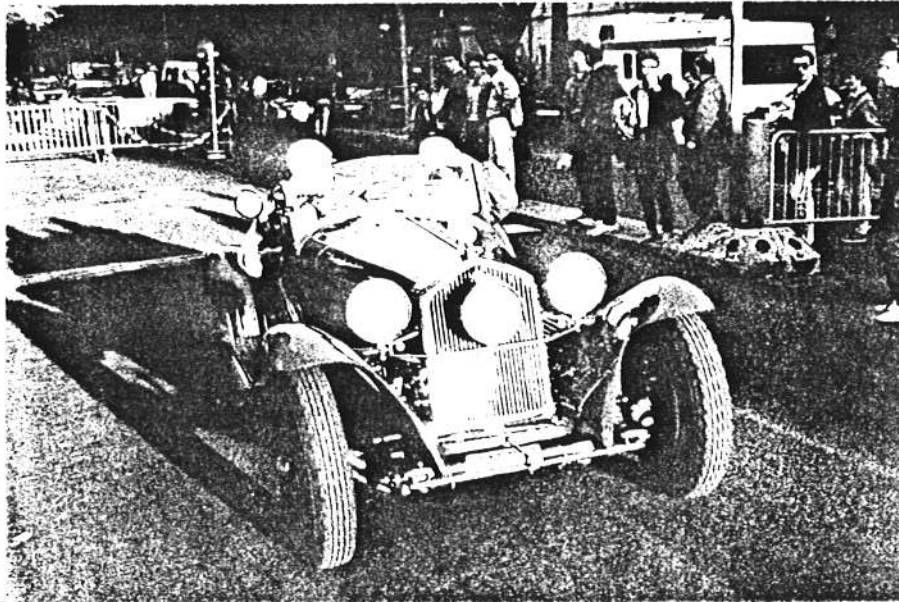
Parmi les personnes qui eurent le courage de rep proposer dans une période très difficile la reprise de la Mille Miglia, il faut mentionner le comte Aymo Maggi, un patrice de BRESCIA qui était aussi un pilote audacieux, l'organisateur Renzo Castagneto, un homme populaire appelé le "père" de la Mille Miglia, avec lequel j'ai coopéré, en qualité de maire, pour le développement des grandes Mille Miglia d'après-guerre.

En 1977 l'Automobil Club de BRESCIA décida de reprendre la Mille Miglia à titre "historique", c'est-à-dire en qualité d'une course de régularité réservée aux voitures sportives fabriquées pendant les années de la Mille Miglia traditionnelle. Cette reprise, soutenue par un groupe de jeunes organisateurs réunis sous le signe de Veteran Car Club de BRESCIA, a renouvelé l'intérêt du monde automobile pour la fabuleuse course de BRESCIA. La nouvelle Mille Miglia a rallumé d'année en année les vieux enthousiasmes le long du parcours qui encore une fois relie BRESCIA à ROME et retour dans la pittoresque kermesse automobile. Des millions de spectateurs ont salué la Mille Miglia au bord de la route, dans le coeur des faubourgs anciens et des villes monumentales. A la Mille Miglia historique, participent des centaines de concurrents avec des voitures prestigieuses venues de tous les Pays du monde.

Aux Etats-Unis on a créé des clubs des "Amis de la Mille Miglia" qui accourent à BRESCIA pour assister à la manifestation la plus importante du monde pour voitures historiques.

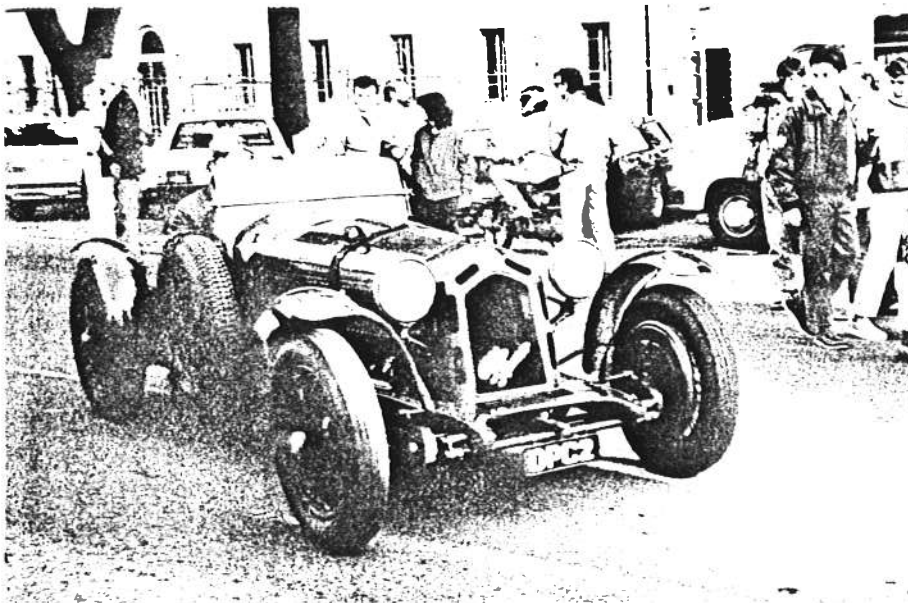
Ainsi BRESCIA a repris son rôle de ville-pionnière de l'automobile et peut lancer dans le monde entier, au nom de la Mille Miglia, un appel touristique unique dans son genre. "Celui qui voit le spectacle de la Mille Miglia ne l'oublie plus" a écrit un journaliste américain, en définissant avec peu de mots un grand événement folklorique italien.

*Bruno B o n i*  
*Président*  
*Chambre de Commerce,*  
*Industrie, Artisan et Agriculture*



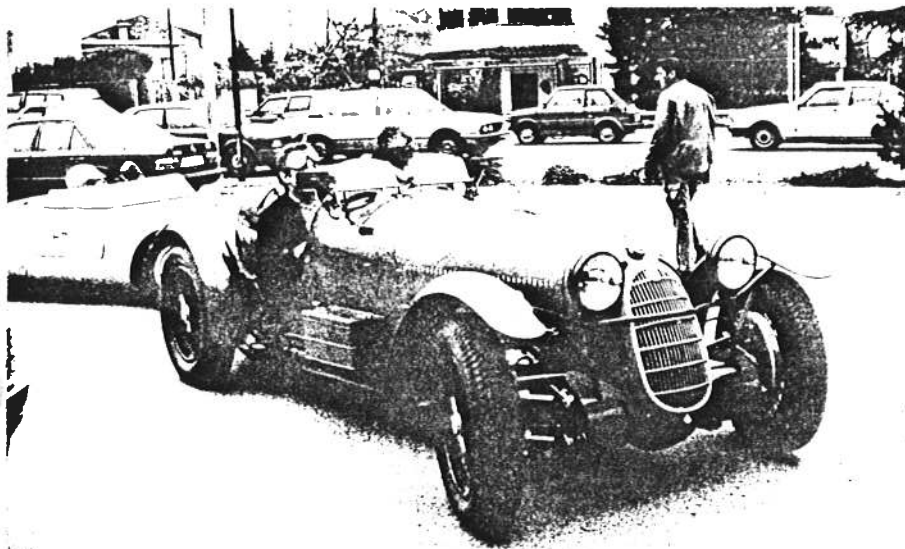
ALFA ROMEO 1750

Vainqueur de l'édition 1930 avec  
NUVOLARI GUIDOTTI. Moyenne 100.450 km/h.



ALFA ROMEO 2300 MONZA  
SCUDERIA FERRARI

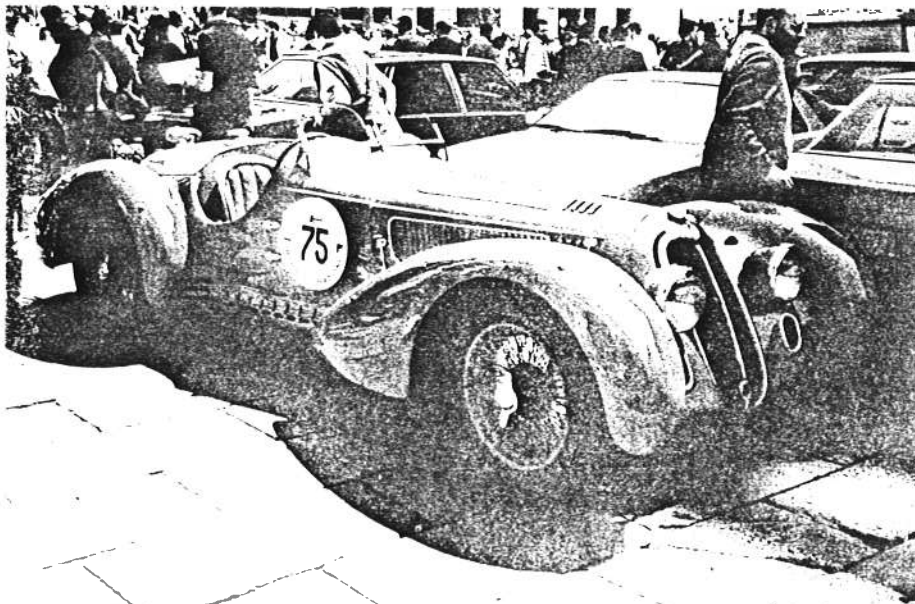
Vainqueur de l'édition 1934 avec  
VARZI-BIGNANI



ALFA ROMEO 8 C 2900 A

Vainqueurs des éditions :

- . 1936 BRIVIO - ONGARO
- . 1937 PINTACUDA - MAMBELLI



ALFA ROMEO 8 C 2900 B

Vainqueur de l'édition 1938 avec  
BIONDETTI - STEFANI

à la fantastique moyenne de 135.391 km/h

Cette moyenne ne sera dépassée que 15  
ans plus tard par la FERRARI 4.1 L. de  
l'équipage MARZOTTO-CROSARA (142.347  
km/h)

TABLEAU DES RESULTATS OBTENUS PAR A L F A R O M E O AUX  
CLASSEMENTS GENERAUX DES 2 4 EDITIONS DES " MILLES MIGLIA "

	1er	2ème	3ème	4ème	5ème	6ème	7ème	8ème	9ème	10ème
1927	O.M.	O.M.	O.M.	LAN	LAN	I.F.		ITA		BIA
1928		O.M.	LAN			BUG.	LAN		LAN	O.M.
1929		O.M.		LAN	O.M.					
1930					O.M.	MER.	O.M.			
1931	MER.		O.M.							
1932								LAN		
1933										
1934					MAS.					LAN
1935							MAS.			
1936					MAS.	MAS.				MAS.
1937			DEL							
1938				DEL	TAL		DEL	BMW		BMW
1940	BMW		BMW		BMW	BMW			FIAT	FIAT
1947		CIS	CIS	CIS	FIAT	FIAT	FIAT	FIAT	FIAT	
1948	FER	FIAT	FIAT	FIAT	CIS		FIAT	FIAT	HEA	FIAT
1949	FER	FER		FIAT	CIS	FIAT	MAS	FIAT	FIAT	HEA
1950	FER	FER		FER	JAG	F.N.	OSCA	JAG	FER	
1951	FER	LAN	FER	FER	LAN		LAN	OSCA	F.N.	OSCA
1952	FER	MER	LAN	MER	LAN	LAN	N.H.	LAN	FER	FER
1953	FER		LAN	FER	A.M.	MAS.	LAN	LAN	FER	MAS.
1954	LAN	FER	MAS.	FER	MAS.	POR.	LAN		FIAT	OSCA
1955	MER	MER	FER	MAS.	MER	FER	MER	POR	MAS.	MER
1956	FER	FER	FER	FER	FER	MER	MER	MER	OSCA	MER
1957	FER	FER	FER	MAS.	POR.	FER	FER	FER	FER	FER

LAN	=	LANCIA	DEL	=	DELAHAYE
I.F.	=	ISOTTA FRASCHINI	MAS	=	MASERATI
ITA	=	ITALA	TAL	=	TALBOT
BUG	=	BUGATTI	CIS	=	CISITALIA
MER	=	MERCEDES	FER	=	FERRARI
JAG	=	JAGUAR	F.N.	=	FRAZER - NASH
HEA	=	HEALEY	A.M.	=	ASTON - MARTIN
BIA	=	BIANCHI		=	ALFA ROMEO
POR	=	PORSCHE			



Lors de la dernière Assemblée générale de l'ASCMAH, on nous annonçait que l'appellation de l'Association serait revue et corrigée.

C'est désormais chose faite puisque, à fin 1989, nous inaugurons la nouvelle dénomination et son nouveau logo :



Schweizerischer Dachverband für Historische Motorfahrzeuge  
Association Suisse des Véhicules d'Epoque  
Associazione Svizzera dei Veicoli d'Epoca  
Associazion Svizra da Vehichels Istorics

### **L'Association Suisse des Véhicules d'Epoque**

Font partie actuellement de l'ASVE/SDHM 40 marques d'automobile avec au total plus de 5000 membres. Plus que jamais, cette association se justifie, surtout face à l'animosité croissante de ces derniers mois de la part des milieux politiques et des médias à l'endroit de l'automobile en général et des voitures anciennes en particulier.

Une situation où, semble-t-il, on oublie délibérément l'importance culturelle et technique que représentent ces véhicules historiques. Ceux-ci ne sont-ils pas remis en état de marche et bichonnés par leurs propriétaires, au prix de gros sacrifices d'argent et de temps, pour les faire revivre dans la mémoire des hommes? L'ASVE/SDHM met tout en oeuvre pour que ces véhicules du passé continuent de rouler sur nos routes pour le plus grand plaisir de la population.

A ce propos, un succès politique important a été obtenu en 1988. Le canton de Zurich a en effet renoncé de punir les détenteurs de véhicules sans catalyseur en les imposant plus lourdement.

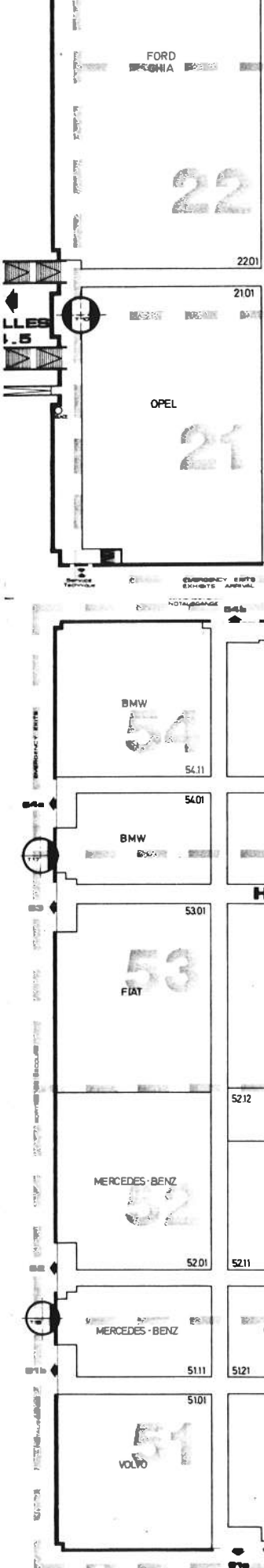
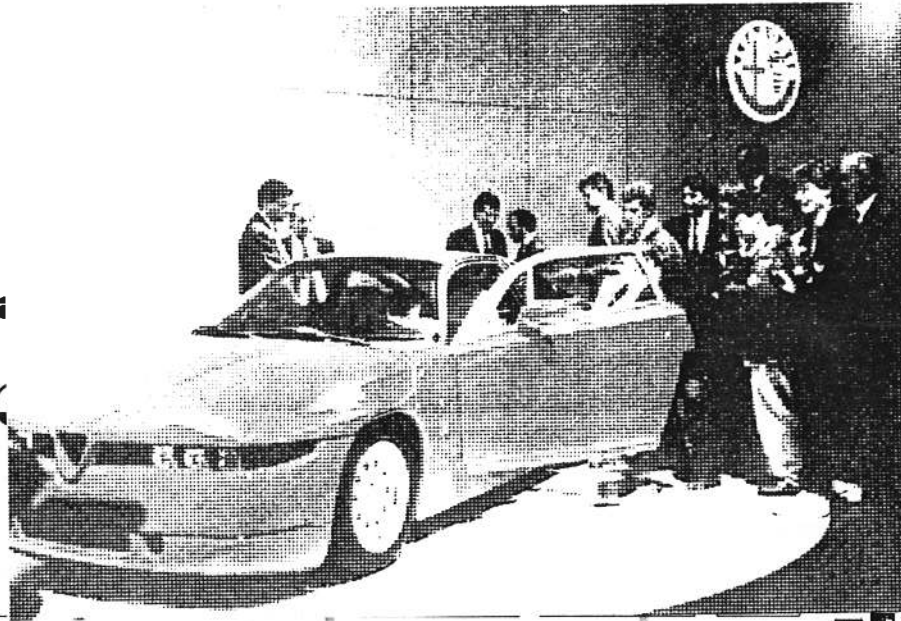
Cet automne, l'ASVE/SDHM se propose d'effectuer un large sondage auprès de tous les propriétaires de véhicules anciens, afin de prouver que ces oldtimers roulent en moyenne moins de 2000 km par année. On sait que les investigations des autorités se basent sur une moyenne de 15000 km par véhicule sans catalyseur. Relevons en passant que les compagnies d'assurance ont été invitées à revoir leurs conditions RC pour cette catégorie de voitures.

Le rassemblement annuel d'Avenches a pour but de mieux faire connaître au public la raison d'être et les aspirations de l'Association Suisse des Véhicules d'Epoque.

Zurich, septembre 1989

# 59<sup>e</sup> Salon international de l'automobile, Genève

9-19 mars 1989



# A L F A R O M E O E S 3 0

\* \* \* \* \*

D'abord annoncée sous l'appellation Coupé 75 Zagato, l'Experimental Sport Car 3000 ( E S 3 0 ) a été présentée officiellement le mardi 7 mars 1989 lors d'une conférence de presse au PALEXPO de GENEVE.

A la veille de l'ouverture du 59ème Salon de l'Automobile, c'est devant une salle comble de journalistes que le voile est levé. Aussitôt et durant tout le Salon les commentaires fusent : le monstre, la bête, génial, j'achète, horrible ...

Un des premiers buts que s'était fixé Vittorio GHIDELLA était atteint : Faire parler d'ALFA ROMEO par l'intermédiaire de ce projet.

A première vue, il est clairement établi que le dessin ne se réfère à aucun modèle existant et il a le mérite, devenu rare, d'innover. C'est probablement cette absence de références à quelque chose de familier qui déclenche dans un premier temps le rejet. N'oublions pas qu'en 1963, lors de la présentation de la Giulia Super, on avait assisté au même phénomène. Toutefois, en cherchant bien, on constate que la calandre est fortement inspirée de la 750 competizione de 1955 et le dessin des glaces latérales est typique du style Zagato. Sans vouloir tomber dans le piège du "beau - pas beau", l'esthétique qui se dégage de la recherche des ingénieurs ne peut laisser indifférent lorsqu'on sait qu'elle est au service d'une très faible prise au vent latéral et d'un effet de sol.

Afin de mieux situer l' E S 3 0, il est intéressant de la comparer à une voiture de la concurrence, née dans des conditions presque similaires : la BMW Z1.

POIDS A VIDE kg	MOTEUR CYL.	CYL. cm3	PUISSANCE	EMPAT. cm	LONG. cm	LARG. cm	HAUT. cm	VITESSE MAXI km/h	0 A 100 s.	KM. DA s.
-----------------------	----------------	-------------	-----------	--------------	-------------	-------------	-------------	-------------------------	---------------	--------------

A L F A R O M E O E S 3 0										
1'260	6 en "V"	2'959	207 ch.	251	406	173	131	245	7	27.4
B M W Z 1										
1'460	6 en en ligne	2'494	170 ch.	244.5	392	169	127.5	225	7.9	28.8

Compte tenu de la différence de cylindrée, ces valeurs restent très proches les unes des autres. Ce tableau est-il révélateur aujourd'hui, de la configuration type de la G T des années 1990 ?

*A. Kohler*

## ALFA ROMEO ES 30 ZAGATO

Construire l'ALFA ES 30 a été pour nous tous de chez ZAGATO le plus beau cadeau pour fêter "les septante ans d'activité".

Notre nom est lié à celui d'ALFA depuis le temps de notre parc qui est aussi celui de NUVOLARI, BORZACCHINI, FERRARI et GUIDOTTI. C'est grâce aux succès remportés par cette grande Firme que nous avons pu entrer par la grande porte dans la légende du sport automobile.

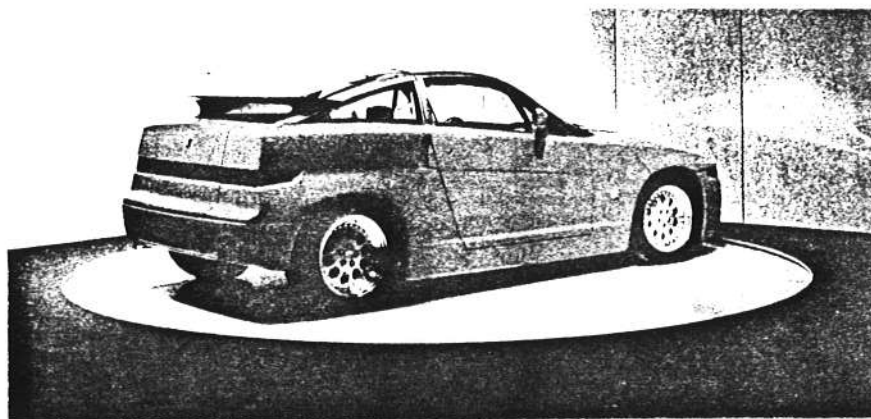
Cela a été le cas avec l'ALFA ROMEO 1900 SSZ, la GIULIETTA SZ et les légendaires GIULIA TZ. Sans oublier que FANGIO, avec sa fantastique monoplace ALFA 159 portant notre emblème, nous a rendus complices du titre mondial de Formule 1.

L'ALFA ES 30 est chargée de poursuivre cette tradition de gagnant. Mais la nouvelle génération a voulu exclure les coupés routiers de la course et, de ce fait, ils ont perdu leurs destinées sportives.

Nous sommes d'avis que la nouvelle ALFA ROMEO ZAGATO est une auto qui peut retransmettre le goût de la piste : agressive, mordante et terriblement belle.....

Si notre opinion est partagée par les ALFISTES et les amateurs de piste, notre travail sera ainsi davantage primé.

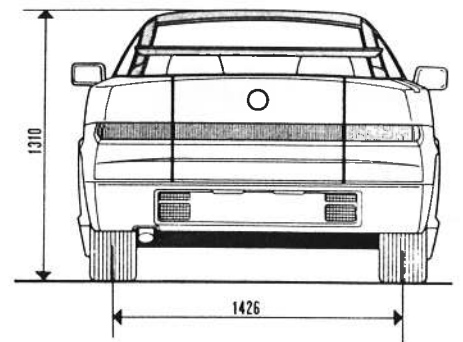
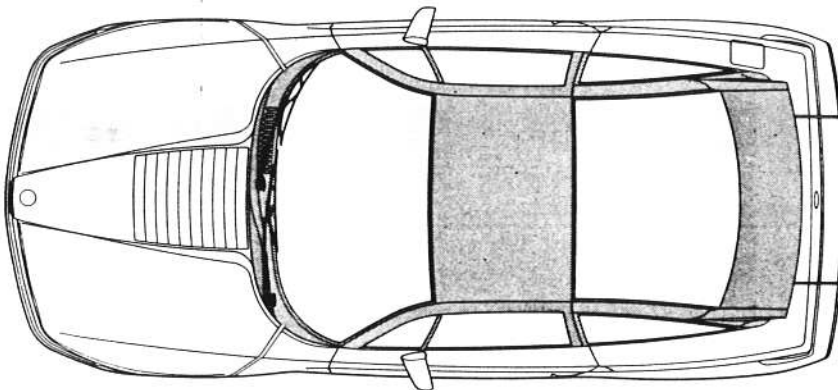
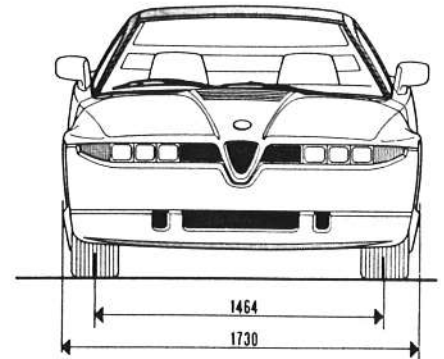
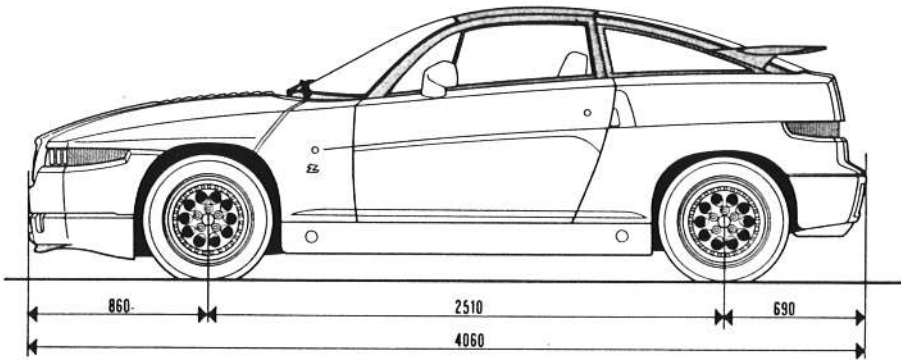
Elio Z A G A T O



# ALFA ROMEO ES 30



## Fiche Technique



## MOTEUR

### Caractéristiques

N. bre de cylindres	6 en V de 60°
Position	longitudinal à l'avant
Cycle	Otto-4 temps
Alésage x course	93 x 72,6 mm
Cylindrée	2959 cm <sup>3</sup>
Rapport volumétrique	10 : 1
Puissance maxi DIN	210 ch (152 kW-CEE)
Régime de puissance maxi	6200 tr/mm
Couple maxi DIN	25 mkg (245 Nm-CEE)
Régime de couple maxi	4500 tr/mm
Carburant nécessaire	essence sans plomb (RON 95)
Convertisseur catalytique	à trois voies avec sonde Lambda

### Construction

Entraxe des cylindres	133 mm
Paliers de vilebrequin	4
Bloc-cylindres	en alliage léger
Culasse	en alliage léger

## Distribution

Position des soupapes	en tête en V
Arbre à cames: N.bre et position	1 en tête par rangée
Commande de distribution	par courroie crantée
Calage de distribution	
Admission	{ ouverture 13° avant le PMH fermeture 55° après le PMB
Echappement	{ ouverture 53° avant le PMB fermeture 16° après le PMH
Jeu des soupapes à froid	{ admission 0,50 mm échappement 0,25 mm

## Allumage

Type	électronique numérique intégré à l'injection
Ordre d'allumage	1-4-2-5-3-6

## Alimentation

Pompe à essence	électrique
Injection	électronique Bosch Motronic ML 4.1 avec sonde Lambda
Filtre à air	à sec, à cartouche en papier

## Graissage

Type	forcé par pompe à lobes
Filtre	à cartouche

## Refroidissement

Type	par liquide - forcé avec pompe et circuit scellé, radiateur et réservoir supplémentaire d'expansion
Réglage	par thermostat
Ventilateur	électrique, commandé par thermocontact sur le radiateur

## TRANSMISSION

<b>Traction</b>	sur les roues arrière
<b>Embrayage</b>	monodisque à sec avec embrayage à diaphragme et commande hydraulique
Diamètre disque mené	215 mm
Dimensions anneau de frottement ( $\varnothing_e \times \varnothing_i$ )	215 x 145 mm
<b>Rapports de transmission</b>	
I	2,875 : 1
II	1,720 : 1
III	1,226 : 1
IV	0,946 : 1
V	0,780 : 1
M.AR	3,000 : 1
<b>Groupe différentiel</b>	
Position	dans la boîte de vitesses
Couple de réduction { Type Rapport	conique et hypoïde avec dispositif autobloquant (au 25%) 3,909 : 1 (11/43)

## CHASSIS

<b>Carrosserie</b>	à structure autoporteuse
<b>Système de freinage</b>	freins AV et AR à disque
<b>Commande</b>	par pédale avec double circuit hydraulique et servofrein.
Disques AV	autoventilés
- diamètre	284 mm
- surface des garnitures AV	1437 cm <sup>2</sup>
Disques AR	autoventilés
- diamètre	250 mm
- surface des garnitures AR	1010 cm <sup>2</sup>
Frein de stationnement	agissant sur les roues AR par commande à main et transmission mécanique

## Suspension avant

Flexibilité à la roue

Débattement

supérieur  
inférieur

Géométrie des roues

à charge statique (2 p. + 20 kg)

- carrossage

- chasse

- pincement

Amortisseurs

à roues indépendantes avec quadrilatères transversaux, ressort et amortisseurs coaxiaux et barre stabilisatrice

0,31 mm/kg

45 mm

60 mm

-2°

3°50'

-3 mm

hydrauliques-télescopiques à double effet avec dispositif de levage voiture (course 40 mm)

## Suspension arrière

Flexibilité à la roue

Débattement

supérieur  
inférieur

Amortisseurs

pont De Dion avec barres de réaction convergentes et parallélogramme de Watt, ressorts hélicoïdaux coaxiaux avec les amortisseurs

0,38 mm/kg

56 mm

74 mm

hydrauliques-télescopiques à double effet avec dispositif de levage voiture (course 40 mm)

## Direction

Colonne

Diamètre de braquage

N.br de tours du volant de butée à butée

à crémaillère assistée hydrauliquement articulée, à réglage latéral et en hauteur

10,1 m

3,2

## Roues

Jantes AV

Jantes AR

Pneus AV

Pneus AR

Pression de gonflage

- pneus AV

- pneus AR

Roue de secours

- jante

- pneu

- pression de gonflage

en alliage, componibles 7 J × 16"

en alliage, componibles 8 J × 16"

205/55 ZR 16 Tubeless

225/50 ZR 16 Tubeless

2,1 bar

2,1 bar

3¼ B × 18"

115/85 R 18

4,2 bar

## Équipement électrique

Tension

Alternateur

Démarréur

Batterie (capacité)

12V

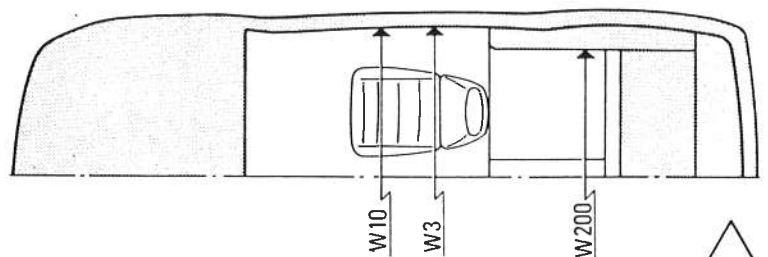
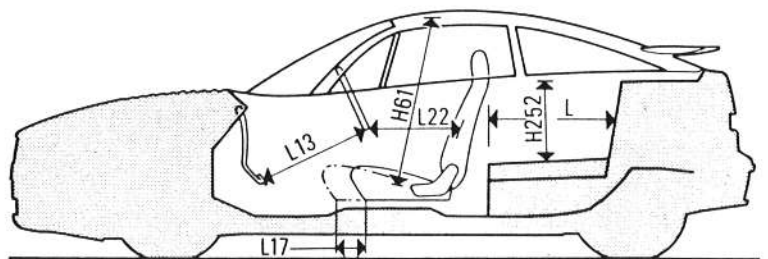
70 A

1,4 kW

70 Ah

## DIMENSIONS INTERIEURES

W3	Largeur à la ligne de caisse AV	1330 mm
W10	Largeur aux coudes AV	1340 mm
H61	Hauteur utile aux places AV	940 mm
L13	Centre frein-bord inf. volant	615 mm
L17	Course siège	160 mm
L22	Volant-dossier AV	620 mm
H252	Hauteur coffre à bagages	510 mm
W200	Largeur coffre à bagages	1215 mm
L	Longueur coffre à bagages	550 mm
V10	Volume coffre à bagages	350 dm <sup>3</sup>



## POIDS

Poids en ordre de marche (DIN)*	1260 kg
Répartition	{ avant 56%
	{ arrière 44%
Poids en pleine charge	1430 kg
Répartition	{ avant 54%
	{ arrière 46%
Charge utile maxi	170 kg
N.bre de places	2

(\*) Voiture en ordre de marche (plein réservoir, eau, roue de secours et accessoires)

## PERFORMANCES

<b>Vitesse maxi</b>	245 km/h
Vitesse le moteur à 1000 tr/mm en V	38,1 km/h
Rapport poids/puissance	{ kg/ch 6
	{ kg/kW 8,30

### Accélération départ arrêté

(2 personnes + 20 kg) (s)	
- 0 à 100 km/h	7
- 0 à 1000 m	27,4

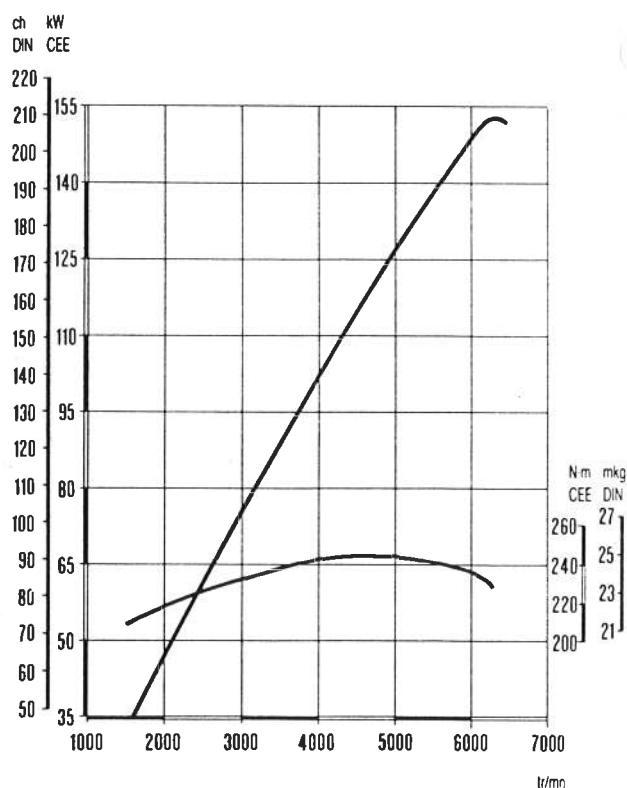
### Consommation conventionnelle de carburant

- à 90 km/h	7,2 l/100 km
- à 120 km/h	9,2 l/100 km
- en cycle urbain	13,2 l/100 km

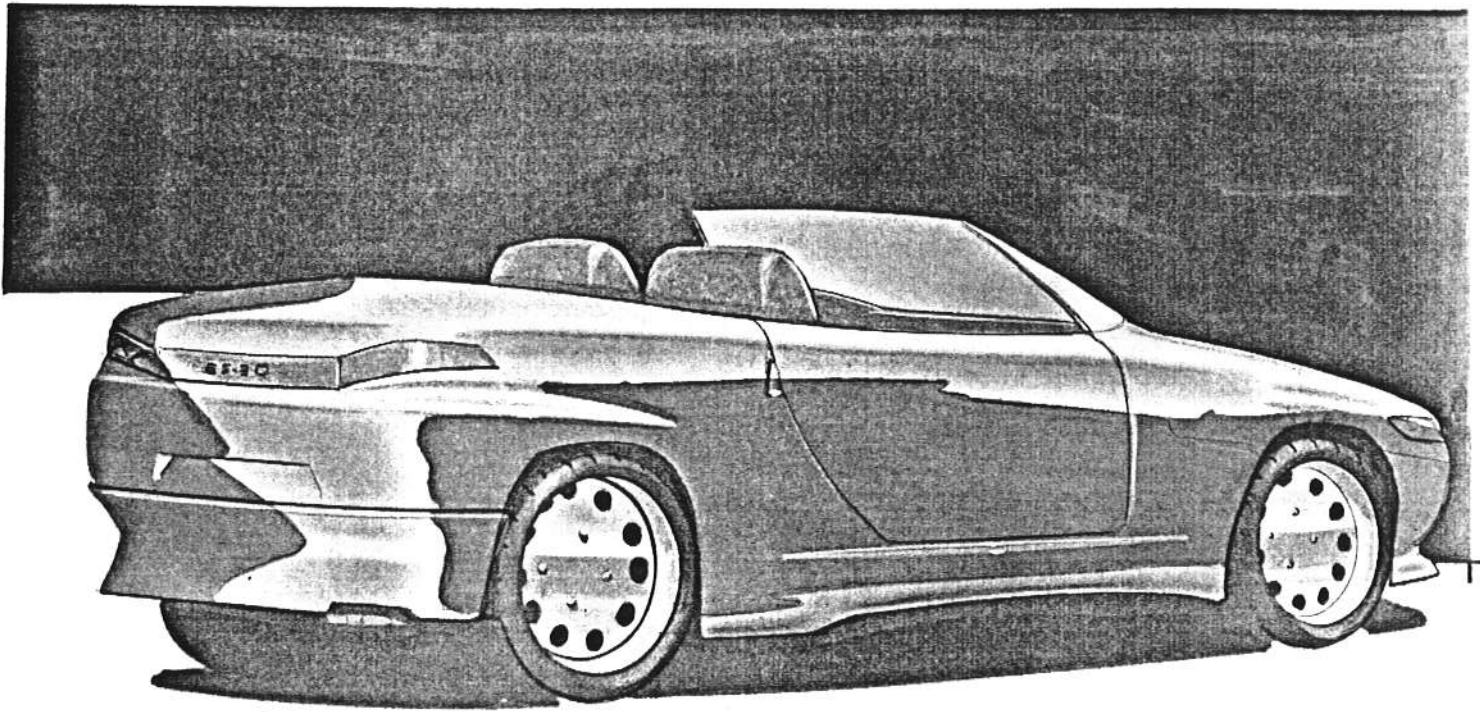
## RAVITAILLEMENTS

Réservoir de carburant	68 litres
y compris une réserve de	8 litres
Carter moteur et filtre, huile	0,9 kg
Radiateur, moteur, réservoir d'expansion	
et système de chauffage, liquide	10 litres
Boîtier de vitesses et différentiel,	
huile	2,05 kg
Circuits freins hydrauliques avant/	
arrière et embrayage, liquide	0,5 kg
Réservoir du liquide lave-glace	6 litres

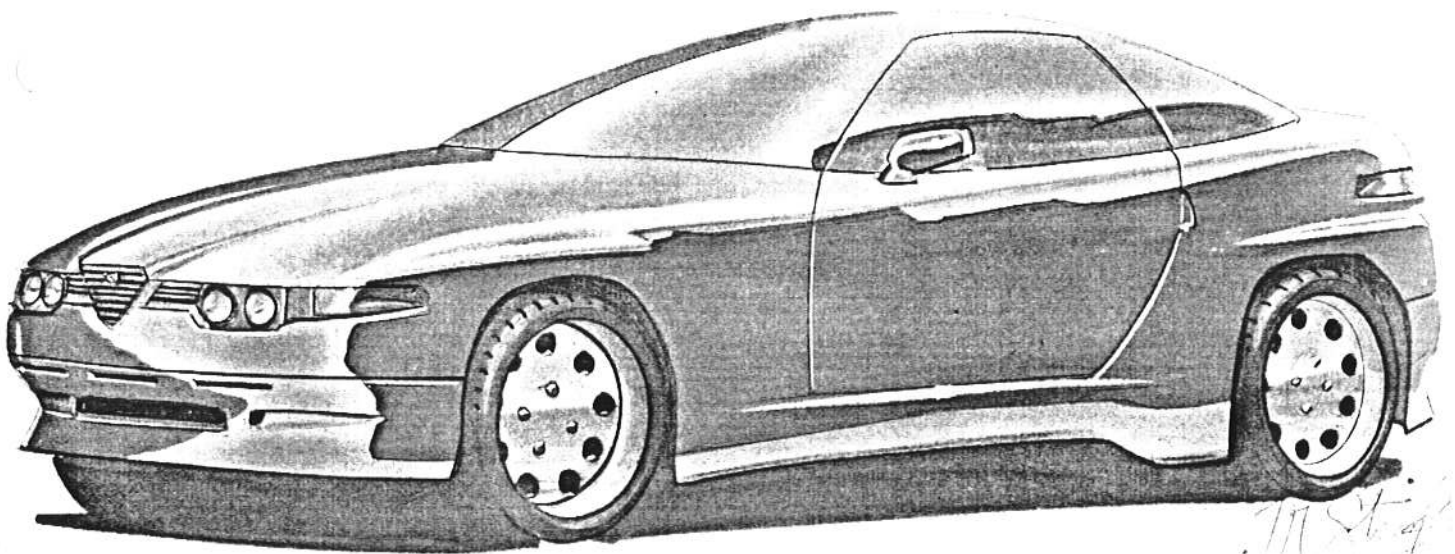
## COURBES CARACTERISTIQUES DU MOTEUR







L'ALFA ROMEO ES 30, vue par M. Jean-Marc STAMPFLI, membre du REGISTRE, et étudiant à l'ART CENTER COLLEGE DESIGN (Europe), la filiale européenne de la prestigieuse école de PASSADENA.



*J.M. Stampfli*  
S.80

## V I S I T E    D E L'USINE ET DU MUSEE HISTORIQUE A    A R E S E

\*\*\*\*\*

A l'initiative de l'importateur    A L F A   R O M E O , les CLUBS DE SUISSSE de la marque ont été invités, les 21 et 22 mai 1989, à découvrir le complexe industriel d'ARESE situé au Nord de MILAN.

Deux membres du REGISTRE nous livrent leurs impressions durant ces deux journées exceptionnelles offertes par ALFA ROMEO :

"Suite à l'aimable invitation d'ALFA ROMEO, nous avons passé une soirée agréable à AGNO et sur le lac de LUGANO.

Le lendemain, le transfert à ARESE s'est effectué en car et nous avons découvert le musée historique de la marque. Félicitations à M. FUSI et ses partisans pour avoir su réunir autant de voitures, dont beaucoup de prototypes. La cinémathèque du musée semble contenir de nombreux films relatant le glorieux passé sportif de la marque et je regrette que ce patrimoine ne soit pas plus exploité à des fins publicitaires ou promotionnelles. Je me suis lassé de voir x-fois les mêmes films sur la 164, même si elle reste fabuleuse au demeurant.

La visite de la chaîne de production de la 164 est impressionnante : propreté, degré d'automatisation et rapidité y règnent. Il suffit, par exemple, de 2 minutes et 10 secondes pour assembler l'essieux arrière et l'ensemble moteur/train avant à la coque acier. J'espère que les opérations d'entretien ne posent pas de problèmes aux mécaniciens du pays travaillant sans robots ni ordinateurs...

La journée se termine par un splendide buffet garni de spécialités italiennes, servi dans une salle voisine du musée. Jamais mes GIULIETTAS préférées des années 50-60 n'ont été si proches de ma table !

Au nom du Registre, j'aimerais remercier les responsables de l'Usine pour cette visite, généreusement offerte."

Pierre LUTHI

## UNE VISITE CHEZ ALFA-ROMEO

Comme promis par l'importateur suisse de notre marque chérie, le Registre Suisse Alfa-Romeo ainsi que d'autres clubs Alfa en Suisse furent invités dans le Tessin afin d'y rencontrer la dynamique équipe d'Agno.

De Genève à Agno, la voie la plus courte passe par le Valais, suivi du Simplon et des Centovalli. C'est avec Pierre Siegenthaler que je fis la route. Quel régal de passer de si merveilleux cols en Alfa 2000 Touring Spider lorsqu'il fait aussi beau que ce jour là.

Arrivés à Agno, nous avons rencontré les autres membres du Registre ainsi que ceux des autres clubs. Des cars nous y attendaient afin de nous conduire au bord des quais du lac de Lugano. Nous avons embarqué sur un bateau où nous fut servi un excellent repas. La soirée fut animée par les charmantes hôtesseS d'Alfa-Roméo suisse. Une tombola fut organisée au profit d'une oeuvre de charité et l'on pouvait y gagner des cadeaux marqués du sceau des Visconti.

Lundi 8 mai, branle-bas de combat à 6h00. Ne connaissant pas trop Lugano, nous avons préféré prendre de la marge par rapport au rendez-vous qui était fixé à 8h00. Après un bref trajet, nous sommes arrivés au coeur d'Alfa-Roméo : Arese. Un petit café nous fut offert dans l'enceinte même du musée. Ah, ce musée ! J'ai bien peine à vous le décrire tant les mots, les images, les odeurs et le reste se mélange dans ma tête. Réparti sur 5 demis niveaux, ce musée moderne est un exemple de sobriété et d'élégance. Quoi de plus beau pour un Alfiste que ce temple à la gloire de la course automobile, de la passion de la route ? Dans ce temple dorment quelques 110 véhicules qui sont tous plus rares les uns que les autres, mais s'ils dorment, ce n'est pas d'un sommeil irréversible car la plupart de ces véhicules sortent régulièrement lors de commémorations historiques et n'hésitent pas à y prendre des places d'honneur. Un gros regret pour ce jour là, 25 véhicules avaient pris le chemin d'une exposition. Je ne vais pas énumérer les véhicules qui se trouvent dans le musée, ce serait trop long. Juste une petite critique, les véhicules ne sont pas tous en très bon état, mais gageons qu'ils le seront sous peu.

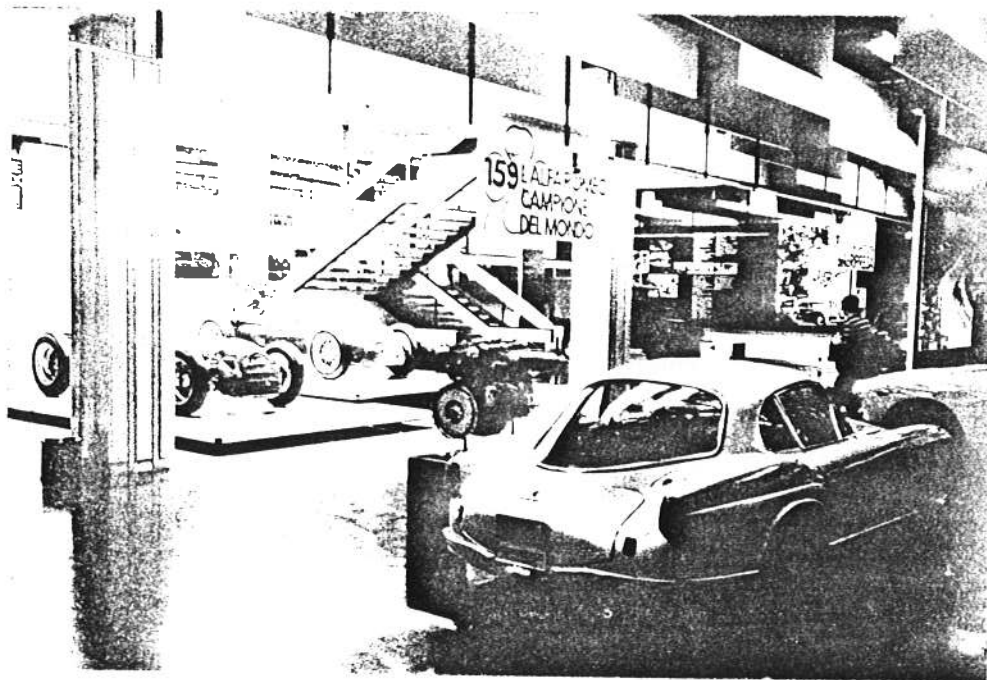
Après cette visite, on nous convia à une séance cinématographique où l'on nous montra les perspectives futures de la marque avec, semble-t'il un coupé prévu pour l'automne.

Cette séance finie, la direction nous offrit à déjeuner. Un superbe buffet était dressé à notre attention dans la salle à manger jouxtant le musée. Quel plus merveilleux repas ne pouvions nous prendre entouré de toutes ces merveilles.

La panse bien remplie, nous avons visité les unités de production. A Arese sont assemblées les 75, 164 ainsi qu'une partie des Lancia Thema. Nous avons vu les unités de soudage et les unités de montage. Le temps imparti étant restreint, nous n'avons pas vu l'assemblage des moteurs et la section peinture. Je fus surpris du peu de bruit qui régnait dans les chaînes de soudage et de montage.

Après cette folle journée, nous avons repris la route de la Suisse romande et c'est les yeux pleins de ces merveilleuses voitures que je me suis endormi au volant de la typo 159.

Yves Brand

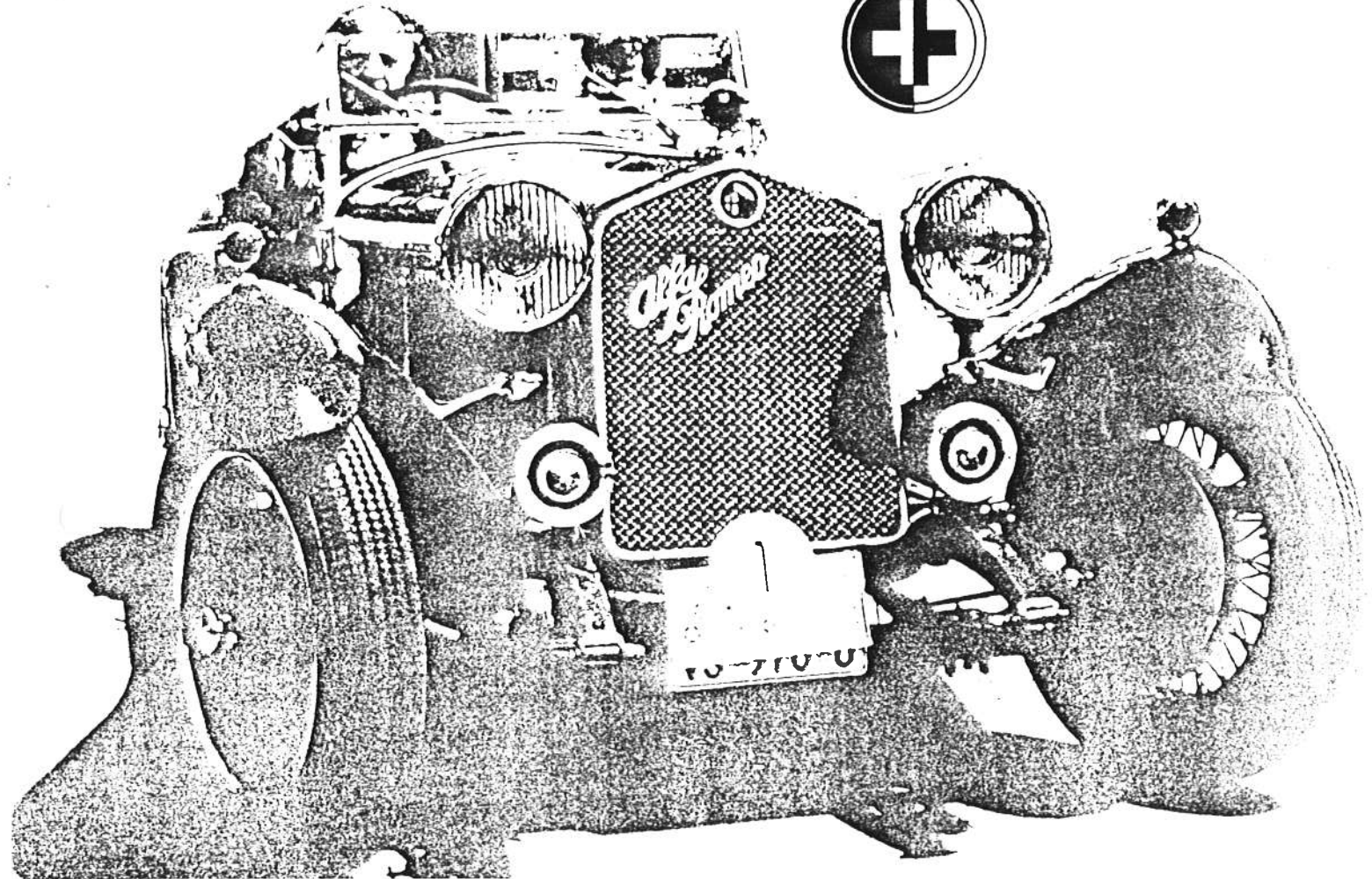
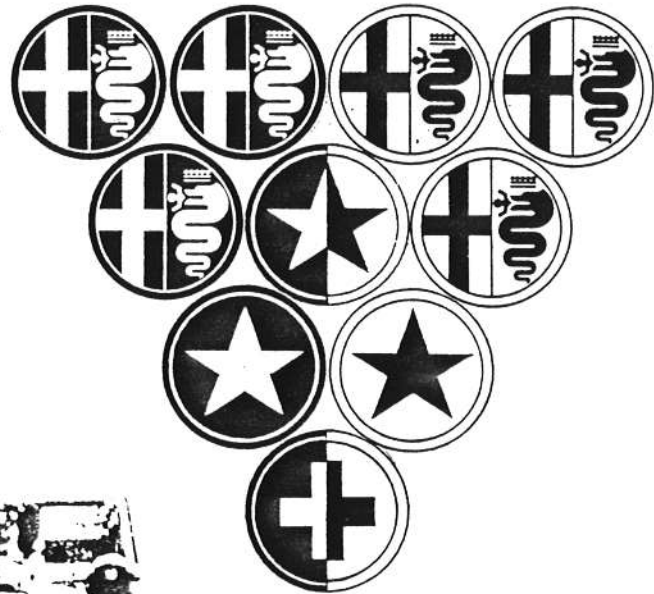


# RENCONTRE INTERNATIONALE DES CLUBS ALFA ROMEO

27 - 28 MAI 1989

MARTIGNY - ANZERE VALAIS

" LA ROUTE DU VIGNOBLE "



*Alfanatic  
tradition  
club*

*Alfa*  *Mania*

**soci Alfa vécc**

*Registre Suisse*

RENCONTRE INTERNATIONALE DES CLUBS ALFA ROMEO

MARTIGNY - ANZERE 27 - 28 MAI 1989

\*\*\*\*\*

Les Clubs ALFA ROMEO préparent-ils l'EUROPE de demain ?

Le spectacle offert au public, sur le parking de la Fondation GIANADDA semblait le prouver.

Environ 60 ALFA classiques en provenance de HOLLANDE, BELGIQUE, FRANCE et ITALIE avaient répondu à l'invitation du REGISTRE SUISSE. Certains participants sont venus d'UTRECHT, GENT ou ROME pour admirer les voitures des Clubs invités et découvrir la route du Vignoble et ses spécialités.

La journée de samedi débute par la visite de la Fondation GIANADDA qui expose durant l'été les sculptures d'Henry MOORE. Le musée de l'automobile, qu'abrite la Fondation, nous prouve, et de quelle façon, que ses voitures sont faites pour rouler. En effet, la superbe 1750 ZAGATO à compresseur se lance sur le parcours du Rallye, suivie par une meute de GIULIAS et GIULIETTAS. L'itinéraire du Rallye suit la route du Vignoble, jalonnée de postes où les concurrents sont soumis à diverses épreuves telles que : le maniement de l'épée et du gant de boxe ou le contrôle d'eux-mêmes au milieu d'une vitrine contenant 20 FERRARI ...

A l'arrivée du Rallye, dans la station d'ANZERE, notre ami et membre, Pierre BONVIN nous offre l'apéritif, mais pas n'importe lequel, il s'agit de ses propres vins issus des cépages de la région de RIDDES. Mes félicitations et mes remerciements pour cette initiative qui nous prouve, une fois de plus que le terme "accueil" en VALAIS prend un sens particulier.

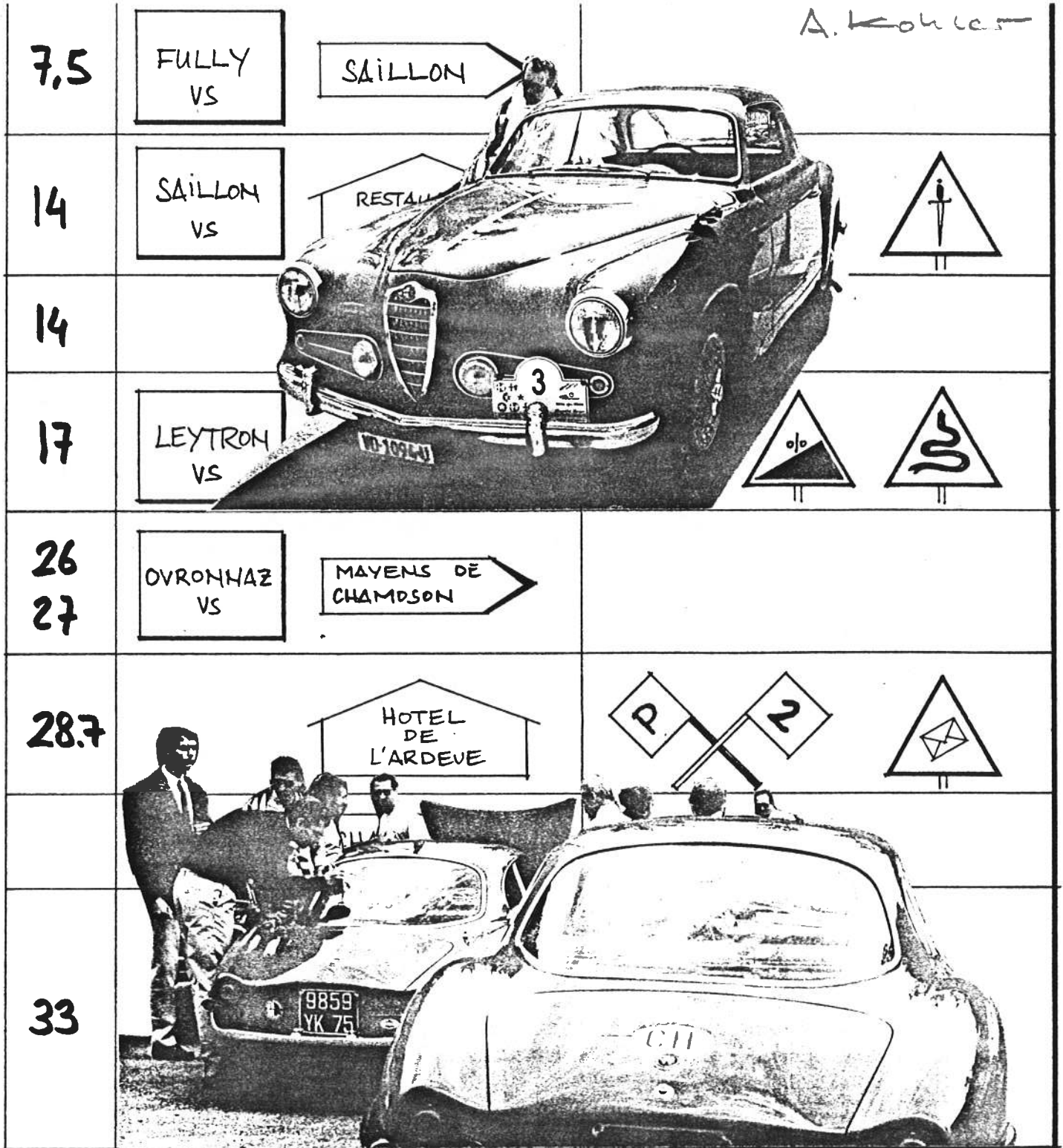
La journée de dimanche est consacrée à la suite du parcours du Vignoble, qui aboutit ce jour-là pour nous, à CORIN sur SIERRE où chacun peut savourer les spécialités du pays ayant pour nom : soleil, raclette, Fendant ou Johannisberg.

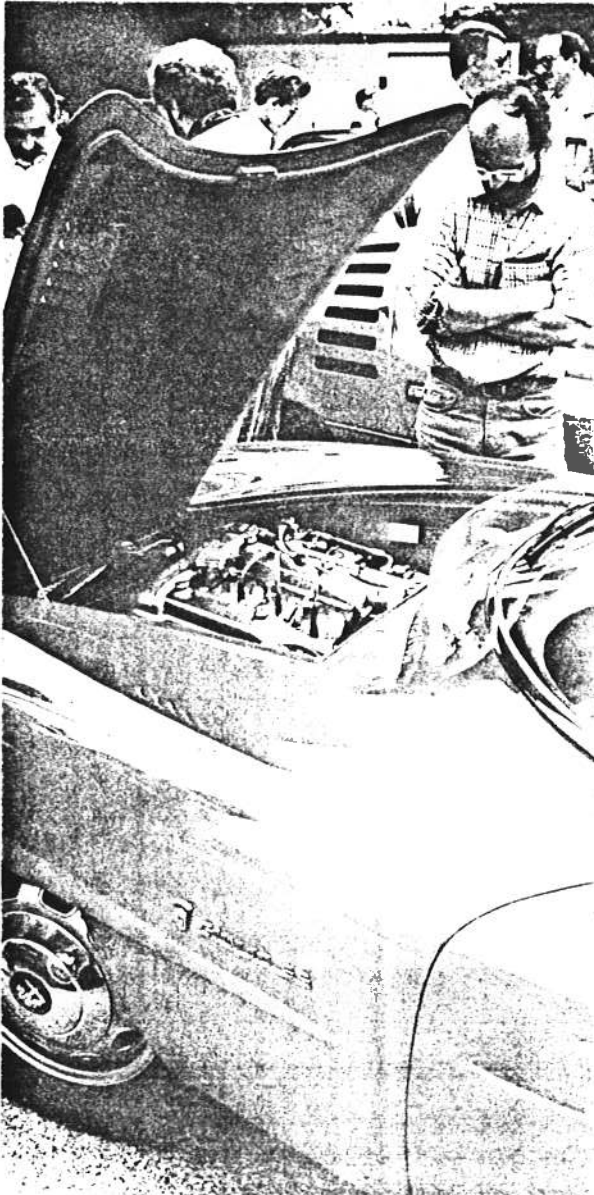
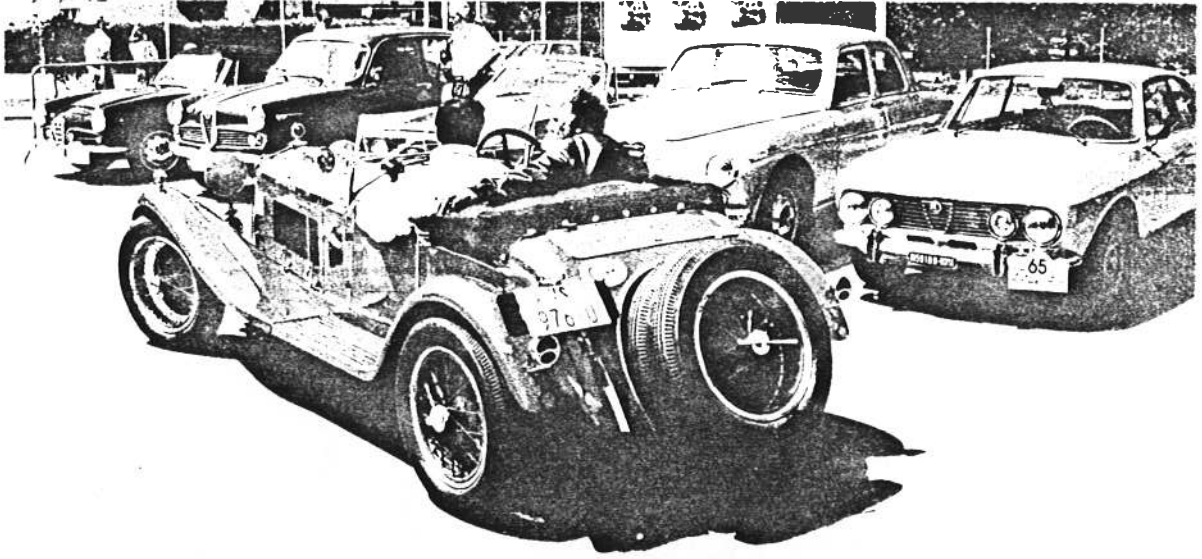
D'excellents contacts ont pu être noués avec les Clubs ALFA ROMEO présents, soit :

ALFA MANIA	MORTARA	ITALIE
SOCI ALFA VECC	BELLINZONE	SUISSE
ALFAMATIC TRADITION CLUB	PARIS	FRANCE
	GENT	BELGIQUE
CLUB QUADRIFOGLIO STORICO	EUPEN	BELGIQUE
REGISTRE GIULIA BERTONE	UTRECHT.	HOLLANDE

A l'issue de ces deux journées extraordinaires réunissant 160 personnes et 80 voitures, je tiens à remercier :

- Tous les participants qui ont fait le déplacement en VALAIS et ont contribué ainsi à la réussite de la manifestation.
- Les nombreux membres du REGISTRE qui, par leur aide, soutien ou leurs conseils, ont fait de ce Week-End, un succès.







PIERRE M A Y E

\* \* \* \* \*

C'est avec une profonde tristesse que nous avons appris, au milieu du mois de septembre, le décès de notre ami et membre actif, Monsieur Pierre MAYE, survenu après une grave maladie.

Pierre était un passionné d'automobile, notamment de Rallyes. Il avait participé à ce genre de compétitions sur des ALFASUD GROUPE II.

Peu après, il adhéra au REGISTRE, où ses qualités de pilote s'étaient mises en valeur lors de notre dernière sortie au circuit du MAS DU CLOS en septembre 1983. Il avait su démontrer les capacités extraordinaires de son ALFASUD 105 CV, signant, dès la première séance d'essais, le troisième chrono juste derrière une SZ et une GTA.

Puis, séduit par les modèles anciens, il avait porté son choix sur un coupé 1900 Touring série 4 à restaurer. Aidé dans cette tâche par un habile tôlier, la carrosserie en aluminium était terminée et revêtue d'une superbe peinture gris bleue métallisée.

Lors de ma dernière visite à l'hôpital, il me faisait part de ses regrets de ne pas avoir pu présenter sa "1900" en VALAIS. Quelque temps plus tard, il nous quittait dans sa 41ème année. Les membres du REGISTRE garderont un excellent souvenir de la personnalité de Pierre, alliant merveilleusement une constante rigueur à un humour communicatif.

A sa famille, le REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO présente ses sincères condoléances.

A. KOHLER

## 4EME RALLYE DU REGISTRE SUISSE

A L F A R O M E O

\*\*\*\*\*

L'organisation du Rallye 89 est à nouveau confiée à la famille SCHAFFO, soit, pour cette année, Pierrot et son père.

L'itinéraire suit un parcours varié à travers les splendides pâturages des FRANCHES-MONTAGNES (JU) où, en ce dimanche 10 septembre, des chevaux en liberté croisèrent des chevaux de feux.

Les quinze équipages sont harcelés de questions sur l'histoire de la marque leur en faisant voir de toutes les couleurs.

Toutefois, certains postes plus récréatifs offrent à tous la possibilité de se déchaîner sans perdre la boule ...

Après un parcours d'environ 70 km, c'est l'arrivée chez notre ami Claude FRESARD qui nous présente une réalisation qui lui tenait à coeur depuis quelques années déjà : son musée de l'Automobile. C'est une cinquantaine de voitures qui sont exposées dans un grand bâtiment sobre dont l'éclairage est particulièrement bien conçu. Je ne décrirai pas ici les voitures exceptionnelles qui s'y trouvent, je laisse à chacun le soin de se rendre une fois à MURIAUX, cela vaut le déplacement.

Un grand merci à la famille SCHAFFO pour la parfaite organisation.

L'édition 1990 du Rallye se déroulera dans le canton de GENEVE et ce sont Messieurs Yves PRETRE et Claude NOVELLI qui l'organiseront.

D'ores et déjà je me recommande auprès de chacun pour assurer à cette 5ème édition du Rallye une bonne participation afin de mieux faire connaître le Registre dans le canton de GENEVE. J'espère voir, à cette occasion, quelques nouvelles voitures fraîchement restaurées, car je crois savoir que des travaux sont en cours au fond des garages ...

A. KOHLER



## MUSEE De L'Automobile MURIAUX

Situé dans les Franches-Montagnes, pays du cheval, le musée de l'automobile vous donne rendez-vous à Muriaux, lieu privilégié du cheval-vapeur.

Edifié en 1988, le bâtiment se veut d'exception et rappelle l'architecture industrielle du début du siècle.

Par le respect de la volumétrie, le choix des matériaux et son orientation, le musée s'intègre parfaitement à la typologie locale. Un éclairage zénithal contribue à maîtriser de manière optimale et avantageuse la lumière naturelle.

Le musée abrite une cinquantaine de voitures du début du siècle à nos jours. L'exposition est orientée vers les modèles de sport, coupés et cabriolets; ce type de carrosserie a permis aux constructeurs et carrossiers de réaliser un concept de voiture des plus élégants et des plus extraordinaires.

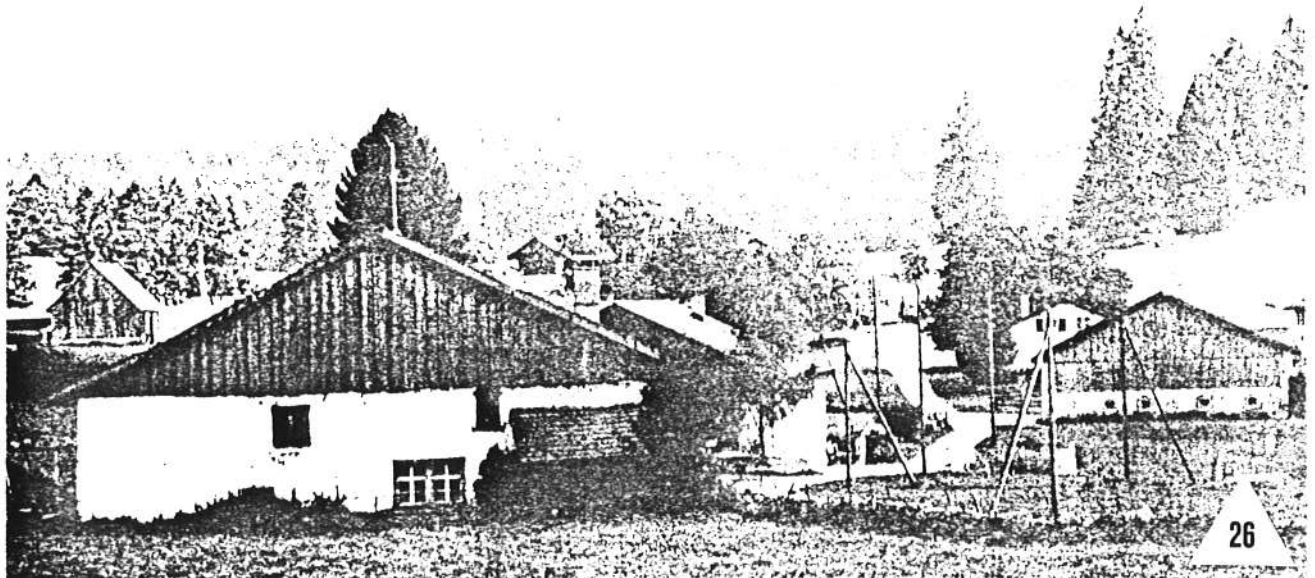
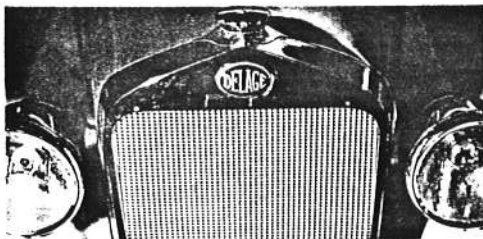
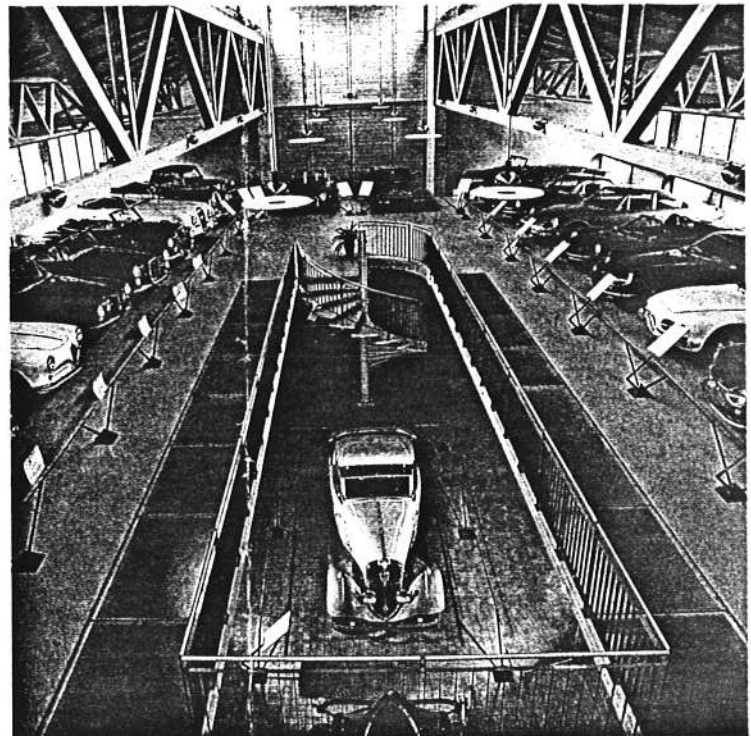
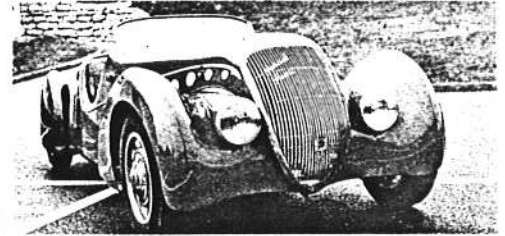
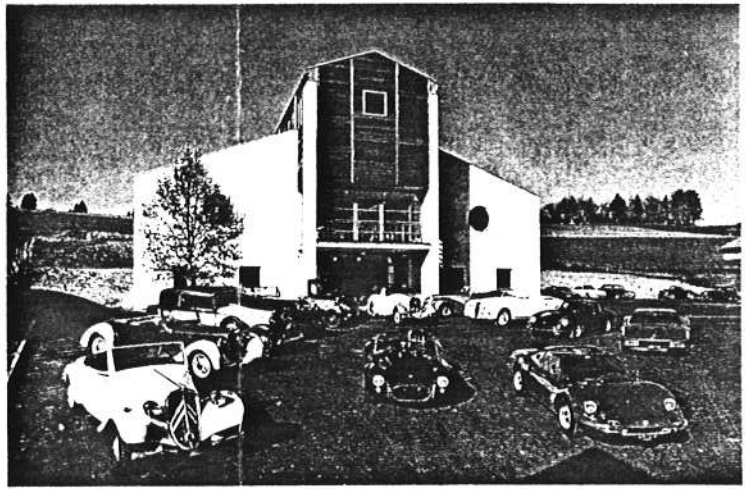
L'initié comme le néophyte découvriront de rares modèles issus de marques célèbres telles que:

Bugatti, Delage, Delahaye, Talbot, Peugeot, Citroën, Ferrari, Maseratti, Lamborghini, Lancia, Alfa Romeo, Rolls-Royce, Aston-Martin, Jaguar, Cadillac, Mercedes.

Le musée est également fier de présenter des réalisations de célèbres carrossiers suisses, aujourd'hui disparus, tels que les établissements Langenthal, Graber, Ghia à Aigle, Ramseier à Worblaufen.

Cette collection riche et variée aura la particularité d'être régulièrement renouvelée.

Toutes les voitures exposées sont en état de marche.



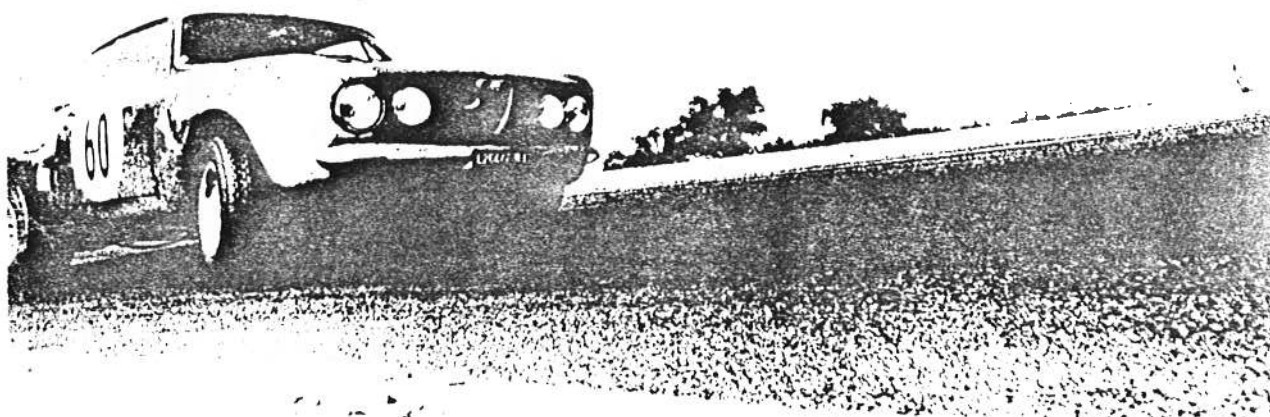
## ESSAI HAUTE PERFORMANCE

### L'ALFA GT Am

paru dans **VIRAGE - AUTO** janvier 1971

par

**Pierre Dieudonné  
J.-C. Francolon  
J.M. Curien  
M. Bertier**



Dans le cadre du Tour de France, 5.850 kilomètres dont 1250 en épreuves de vitesse : des conditions d'essai exceptionnelles.

Lorsque le public voit s'affronter des voitures qu'il identifie au premier coup d'oeil, il ne peut qu'être captivé par la course, d'autant plus qu'elle lui paraît plus accessible. C'est ce qui explique le succès des compétitions pour voitures de tourisme spéciales qui, si elles ont toujours recueilli un certain intérêt, évoluent maintenant vers des développements passionnants. Sur le plan industriel, la concentration des marques aboutit à la coexistence de groupes puissants dont les modèles, souvent très semblables, peuvent prendre un avantage certain au point de vue publicitaire dans de grandes confrontations comme les courses de stock-cars ou la série Trans-Am aux U S A et comme le Challenge Européen des voitures de tourisme. Bien que freinée dans son évolution par un règlement trop compliqué, cette intéressante compétition attire depuis plusieurs années les efforts de constructeurs comme Fiat avec Abarth, BMW avec Alpina et Schnitzer, Alfa Romeo avec Autodelta et Ford avec Alan Mann puis Jochen Neerspach. Cette année, le Challenge Européen des voitures de tourisme a été marqué par la domination de l'excellent pilote hollandais Toine Hezemans qui, au volant de son Alfa Romeo GT Am 2 litres, est parvenu à devancer au classement final des voitures sensiblement plus puissantes comme les Capri de Ford Cologne et les BMW 2800 CS.

Modèle dérivé de l'Alfa Romeo GT de production, la GTA avait entamé une brillante carrière en version 1600 cm<sup>3</sup> avant d'être supplantée par les Ford Cortina Lotus, puis par les Escort plus légères. Reprenant le moteur Giulietta, Autodelta porta ensuite ses efforts sur la catégorie 1300 cm<sup>3</sup> avec la GTA Junior mais malgré la valeur des résultats obtenus sur le plan technique, leur retentissement n'avait aucune commune mesure avec les répercussions d'une victoire absolue. Aussi la maison milanaise décida-t-elle de frapper un grand coup en 1970. La conjoncture était d'ailleurs favorable puisque de nouvelles réglementations plus strictes éliminaient les invincibles Porsche 911 (voir Virage-Auto de janvier 1970) des courses pour voitures de tourisme et interdisaient des extrapolations compliquées comme l'alimentation par turbo-compresseur qui avait permis à BMW de remporter le Challenge Européen 1969 (voir Virage-Auto d'avril 1970). On se souvient qu'Autodelta avait aussi élaboré une GTA à compresseur et si cette voiture très spéciale n'avait jamais obtenu des résultats probants, son étude et les nombreux problèmes rencontrés au cours de son développement avaient certainement permis de tirer d'intéressantes conclusions au point de vue de la robustesse mécanique du 4 cylindres Alfa. Dans différentes épreuves disputées l'an dernier, on vit apparaître une GTA dont le moteur expérimental 2 litres était dérivé de celui de la 1750 et on apprit par la suite que son homologation avait été demandée avec toute une série d'accessoires destinés notamment à élargir considérablement les passages d'ailes de la GT Veloce de manière à pouvoir l'équiper des grosses roues en alliage léger des prototypes 33, dont la jante d'un diamètre de 13 pouces (33 cm) possède une largeur de 9 pouces (22.8 cm). Cinq de ces GT Am avaient été engagées dans le dernier Tour de France et c'est ainsi que j'ai pu réaliser cet essai dans des conditions exceptionnelles, totalisant environ 5.850 km dont 1.250 en épreuves de vitesse.

Honnêtement, je ne pensais pas qu'une Alfa GT Am conçue pour les courses en circuits, avait de grandes chances de terminer une épreuve aussi longue et pourtant celle que Giorgio Pianta - Giamba Alemani menèrent à la victoire au classement tourisme et à une très remarquable 7ème place absolue après de rudes combats rejoignit Nice dans le même état de fraîcheur mécanique que celui dont je partageais les commandes avec Jean-Marie Curien.

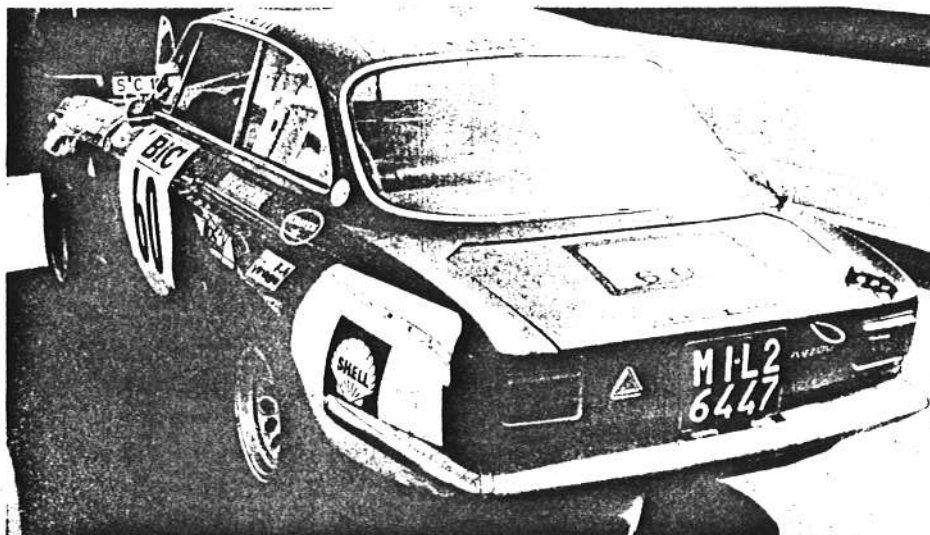
Les trois autres Alfa d'usine avaient été éliminées sur ennuis mécaniques et si Bernard Darniche avait de son plein gré risqué le rôle du lièvre en pourchassant les Capri plus puissantes, il est plus difficile de déterminer la part de malchance dans les abandons de Guy Verrier - Patrick Vanson (qui furent les premiers à abandonner sur ennuis de moteur comme plus tard Darniche - Demange alors qu'ils paraissaient ménager leur monture) et de Barailler-Fayel dont un engrenage de la boîte de vitesses rendit l'âme alors que les positions étaient solidement établies.



Les grosses roues des prototypes 33 abritées par les extensions d'ailes donnent à la GT Am un aspect massif mais contribuent surtout à sa tenue de route qui lui a valu de très nombreux succès.

L'ALFA 2 litres compense son poids relativement important (1.000 kg) par un comportement exceptionnel dans les virages les plus rapides.

Une caisse allégée lui viendrait pourtant bien en aide dans les côtes.



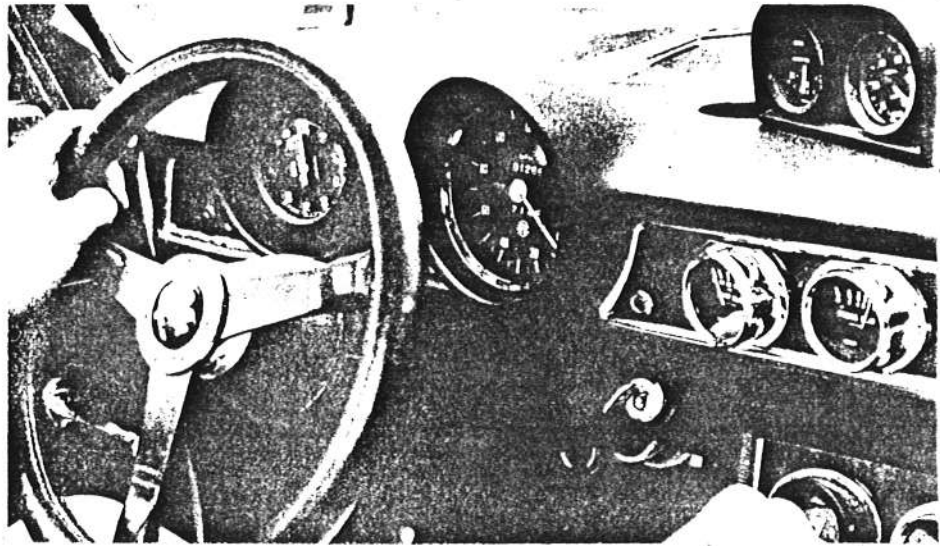
La présence des GT Am au départ du Tour de France se justifiait un peu comme celle des prototypes, davantage par leur potentiel de performances que par leur endurance et au moins un exemple préalable étayait cette opinion : Autodelta avait imposé des consignes de prudence à ses pilotes au départ des 24 Heures de Francorchamps et c'est au terme d'une course prudente où le régime moteur avait été limité à 6.500 tours/min. au lieu des 7.000-7.200 tours/min. généralement utilisés que trois des quatre GT Am engagées par le préparateur milanais avaient franchi la ligne d'arrivée, se classant 2ème, 3ème et 4ème derrière la grosse BMW 2800 CS de Huber-Kelleners. Porté à 2 litres par l'adoption de nouvelles chemises qui font passer l'alésage de 80 à 84.5 mm, le moteur 1750 en version GT Am bénéficie d'un accroissement de puissance de 116 ch. DIN à plus de 200 ch. annoncés par l'Autodelta et cette augmentation de plus de 70 % par rapport au modèle de série sollicite d'autant plus certains organes mécaniques qu'elle est partiellement obtenue par une élévation du régime de rotation. C'est ainsi qu'avec la course de 88.5 mm du moteur de 1750, la vitesse moyenne des pistons de la GT Am à 7.000 tours/min. dépasse 20 mètres par seconde, valeur qui peut être comparée à celle obtenue dans les moteurs de formule 1 actuels. Coiffé d'une culasse à double allumage et alimenté par injection indirecte Lucas, le 4 cylindres Alfa à deux arbres à cames en tête présente une souplesse et un étalement du couple réellement stupéfiant pour une voiture de compétition qui, à ce point de vue, se révèle même encore supérieure au modèle d'origine. Cette qualité de flexibilité mécanique fut certainement un atout déterminant dans une épreuve comme le Tour Auto car nous pouvions considérablement épargner la boîte de vitesses ainsi que notre potentiel nerveux en amorçant de fréquentes reprises en 5ème aux environs de 2.000 tours/min. dans les liaisons routières. Mais il n'empêche que les caractéristiques du moteur imposaient un choix difficile sur circuit et dans les courses de côtes car chaque centaine de tours/minute économisée au sommet de la gamme des régimes était impitoyablement sanctionnée par les indications du chronomètre. A Rouen, mon souci de ne pas dépasser 6.500 tours/min. à un moment où les positions étaient acquises m'obligeait à parcourir l'entièreté de la ligne droite précédant le virage de la Scierie en soulageant le pied de l'accélérateur, permettant aux Porsche 911 S Groupe 3 de laisser ma GT Am littéralement sur place, alors que dans les batailles du début de l'épreuve, elles n'avaient pu opposer aucune résistance sur les circuits Paul Ricard, d'Albi et de Pau. L'option à prendre m'apparut encore plus délicate trois jours plus tard, lorsque après avoir suivi Pianta pendant la moitié du premier tour de course à Clermont-Ferrand, nos deux Alfa abordèrent roues dans roues la remontée dont les larges courbes peuvent se négocier pied au plancher sans la moindre difficulté de pilotage. A ce stade du déroulement du Tour Auto, nous étions confortablement installés aux deux premières places du classement tourisme et l'écart qui nous séparait était suffisant pour que nous ayons l'un et l'autre peu à gagner et tout à perdre.

Lorsque je vis l'aiguille de mon compte-tours dépasser 6.400 tours/min. au cours d'une montée en régime rendue laborieuse par la déclivité, j'enclenchai la cinquième Pianta, choisit de conserver la quatrième : arrivés au sommet de la côte, plusieurs longueurs nous séparaient. En courses de côte, le dilemme était encore plus cruel car si la GT Am possède un équilibre et une tenue de route qui en font une voiture de circuit exceptionnelle, elle traîne en montagne l'handicap d'un poids important pour la puissance dont elle dispose : environ 1.000 kg pour la version Tour de France qui différait principalement des versions piste par un échappement à trois pots en remplacement des sorties latérales trop bruyantes et par le montage de pare-chocs en aluminium qui nous avaient été imposés à quelques heures du départ, nous privant ainsi des perceurs anti-brouillards dont le système de fixation utilisait les attaches. Bien que notre voiture possédait des performances strictement identiques à celles des autres GT Am comme je pus m'en rendre compte notamment à Clermont-Ferrand, je n'ai jamais eu l'impression d'être propulsé par 200 chevaux, particulièrement dans les courses de côte où les accélérations en sortie de virages manquaient parfois nettement de vigueur.

Connaissant les caractéristiques du moteur, le poids apparaît donc comme un ennemi particulièrement implacable puisqu'il incitait à exploiter les régimes où la sécurité mécanique n'est plus garantie, particulièrement dans l'ardeur d'un combat avec une meute de Porsche capables de rattraper en côte le temps perdu à cause de leur moins bonne tenue de route sur les circuits. Avec son train arrière bien guidé par une coulisse verticale et les grosses roues de 33, le comportement routier de l'Alfa GT Am donne une leçon cinglante à tous ceux qui croient encore naïvement qu'un essieu arrière rigide est un archaïsme forcément inférieur à une suspension par roues indépendantes.

Pour les courses en circuits, notre Alfa était initialement chaussée de pneus Firestone pour sol sec qui semblaient offrir une adhérence très légèrement supérieure à celle des Dunlop montés par la suite. Mais ils paraissaient aussi plus fragiles ainsi qu'une crevaison survenue sur le circuit d'Albi parsemé de gravillons tenterait à le prouver. Sur les parcours routiers et en courses de côte, nous utilisions d'excellents Michelin TA 3 qui, sur les revêtements imparfaits, constituent un compromis infiniment meilleur que les véritables Racing car leur souplesse permet de filtrer les vibrations dont les conséquences peuvent être néfastes au cours des longs rallyes. Identique sur les quatre roues, la pression des pneus qui nous avait été recommandée par les mécaniciens d'Autodelta favorisait un comportement légèrement sous-vireur que je ressentis comme un handicap sur certains tracés sinueux, notamment à Pau, dans la descente de Charade et dans toutes les épingles à cheveux où l'inscription posait de réels problèmes dès qu'on tentait de les aborder très rapidement, particulièrement celle du Nouveau-Monde à Rouen.





L'habitacle conserve l'apparat de la série mais il est pourvu des équipements utiles pour la course :

volant de petit diamètre garni de cuir, compte-tours mécanique plus précis, console avec ampèremètre et manomètre d'huile.

Le sort des PORSCHE 911 S groupe 3 dépendait du nombre de tours/min qu'on voulait bien lâcher.

Nettement plus rapides en lignes droites lorsque l'ALFA gardait une prudente réserve, elles perdaient tout leur avantage dans les parties sinueuses.



Cette caractéristique légèrement sous-vireuse s'accentua en cours d'épreuve lorsque les amortisseurs perdirent de leur efficacité mais elle permettait en revanche une vitesse de passage en courbe particulièrement impressionnante. Equipée de disques ventilés à l'avant, l'Alfa GT Am possède un freinage satisfaisant compte tenu de son poids : Il fallut la chaleur, les sollicitations de Pau et un circuit de commande qui avait besoin d'être purgé pour provoquer quelques légères baisses d'efficacité. On retrouve aussi sur la GT Am une caractéristique typique des anciennes GTA sous la forme d'une légère tendance au louvoisement des roues avant lors d'un freinage très énergique, particularité à laquelle le pilote s'adapte sans peine. Mais c'est incontestablement le démarrage du moteur dans la fraîcheur des matins qui nous a causé le plus d'ennuis. La batterie de notre voiture était trop faible pour permettre au démarreur d'entraîner le moteur à une vitesse suffisante et si le réglage ne nous avait pas permis la mise en marche à la poussette dans les parcs fermés, nous aurions dû abandonner dès le 2ème jour de course. Les autres GT Am ne connurent jamais ce problème mais celle de Pianta en particulier était équipée d'accumulateurs plus énergiques. En épreuve de vitesses, les GT Am consommaient à peine 20 litres de supercarburant par 100 km, ce qui dénote une sobriété peu commune si on tient compte des performances réalisées. Après les premières heures de fonctionnement, la consommation d'huile des moteurs devint plus importante et elle se stabilisa à la quantité raisonnable d'environ un demi-litre par course de 150 km en circuit.

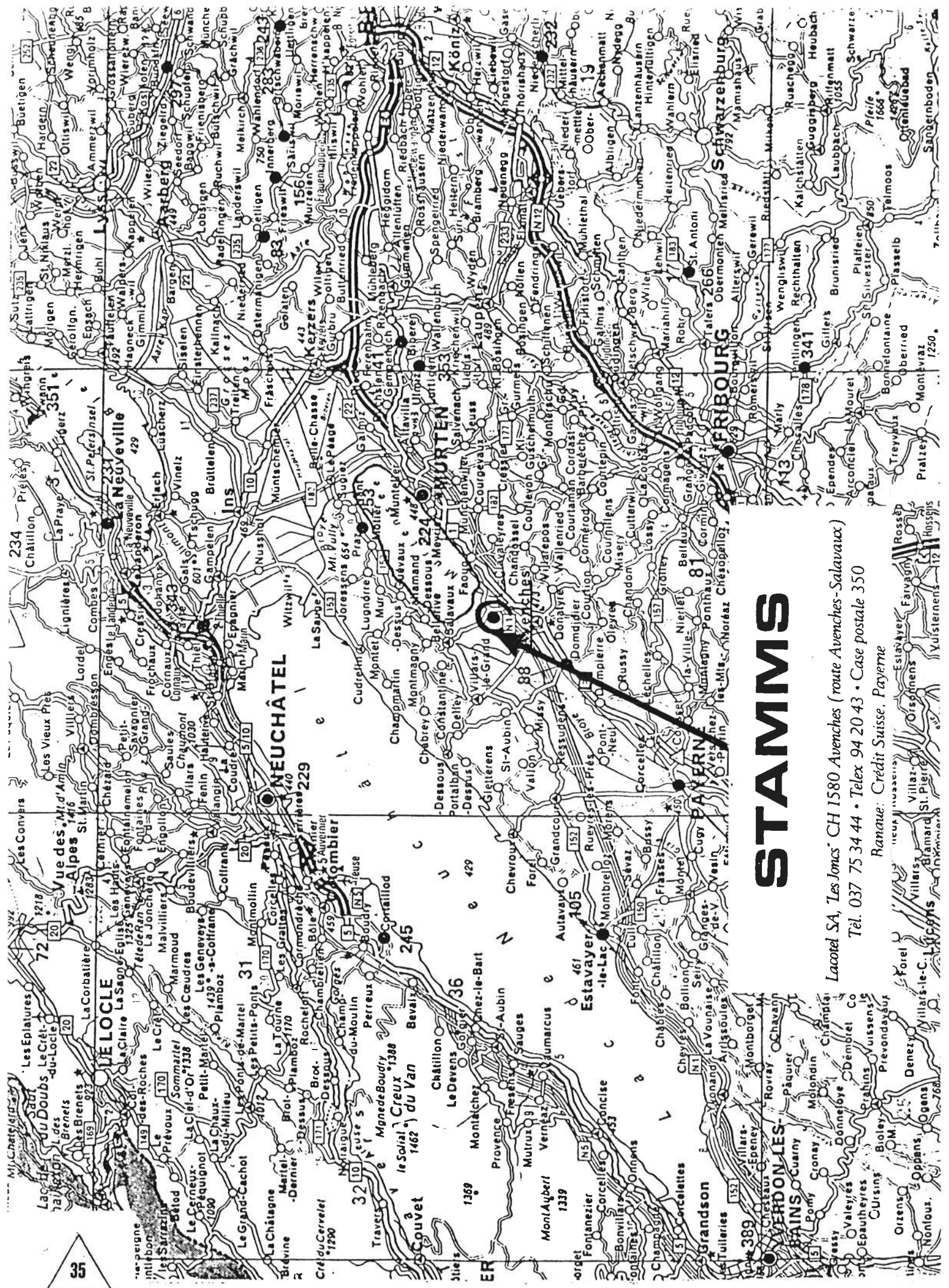
Indépendamment des opérations de routine, notre voiture nécessita au terme de la première étape un réglage de l'injection qui n'avait pu être effectué avant le départ et dont le résultat se fit nettement sentir. Parmi les autres interventions des mécaniciens, relevons principalement un unique changement des plaquettes de freins, la réparation d'un court-circuit qui avait été provoqué par les mouvements du cric dans le coffre et le remplacement d'une ampoule de phare. Comme incidents de course pendant les épreuves chronométrées, citons une crevaison à Albi, un arrêt au Mans pour retirer la bande adhésive qui protégeait trop efficacement le refroidisseur d'huile et quelques secondes perdues pour dégager un bidon de balisage coincé dans un passage d'aile après une touchette sur le circuit de Dijon.

Invincible dans la catégorie 2 litres où elle repousse assez facilement les assauts des BMW 2002, l'Alfa GT Am victorieuse du Challenge Européen devra affronter l'an prochain des équipes qui se seront vraisemblablement réorganisées et parmi lesquelles les BMW 2800 CS, les Opel Commodore de Steinmetz et les Capri de Neerspach seront certainement ses plus dangereuses rivales. L'homologation des Porsche 911 S 2.2 litres en tourisme paraît acquise et la lutte deviendra à nouveau inégale. Dans sa forme actuelle, l'Alfa peut encore bénéficier de l'homologation d'une caisse allégée qui lui fera le plus grand bien et l'ingénieur Chiti est certainement en mesure d'entreprendre de nouveaux développements mécaniques s'il le juge nécessaire. Mais ces améliorations pourraient-elles suffire à combler l'handicap de cylindrée des Alfa par rapport aux autres tourisms de plus en plus costaudes ? Dans quelques semaines, les premières courses d'une saison sans doute encore plus passionnante nous livreront la réponse.



Voitures de tourisme d'après les principaux pays de fabrication et marques en 1988  
Personenwagen nach den wichtigsten Herstellungsländern und Marken 1988

Pays de fabrication marques Herstellungsländer Marken	Immatriculation Neuzulassungen 1987      1988		Parc au 30.9.88 Bestand am 30.9.88		Dont avec Catalyseur davon mit Katalysator			
Total général Gesamttotal	303	302	319	406	2 761	282	582	394
RF Allemagne BR Deutschland	127	184	128	550	1 266	666	259	973
Audi	12	979	12	650	116	417	27	851
BMW	11	928	13	909	120	525	26	991
Ford	21	241	21	262	221	509	37	993
Mercedes-Benz	8	865	9	742	90	876	20	290
Opel	37	576	37	843	355	684	81	083
Porsche	1	121		840	14	641	1	781
VW	33	442	32	267	345	481	63	922
Autres/Andere		32		37	1	533		62
Espagne Spanien	3	582	3	372	12	370	4	942
Seat	3	580	3	371	11	037	4	942
Autres/Andere		2		1	1	333		-
France Frankreich	41	668	40	323	368	576	68	090
Citroën	9	837	7	881	82	344	12	767
Peugeot	15	241	16	647	115	095	24	647
Renault	16	551	15	785	148	343	30	675
Autres/Andere		39		10	22	794		1
Grande-Bretagne Grossbritannien	2	990	3	005	48	614	2	634
Aston Martin		11		11		181		3
Austin		173		11	3	311		-
Jaguar/Daimler		641		807	6	628	1	303
Rolls-Royce/Bentley		90		75	1	335		29
Rover/Land-Rover	1	854	1	924	18	660	1	054
Autres/Andere		221		177	18	499		245
Italie Italien	30	149	31	153	253	086	45	874
Alfa-Romeo	5	783	6	621	55	614	9	043
Ferrari		269		271	2	043		378
Fiat	18	787	18	909	156	455	28	459
Lancia	4	970	5	059	33	974	7	723
Autres/Andere		340		293	5	000		271
Japon Japan	87	430	99	333	652	287	173	008
Daihatsu	1	366	1	791	10	130	1	390
Honda	7	428	8	242	67	716	16	941
Isuzu		802		1 450	4	381	1	165
Mazda	8	074	11	332	92	694	18	114
Mitsubishi	11	101	14	638	72	968	21	664
Nissan/Datsun	13	672	12	908	105	048	27	179
Subaru	14	309	12	887	81	270	27	187
Suzuki	4	089	4	748	26	614	6	499
Toyota	26	588	31	337	191	463	52	869
Autres/Andere		1		-		3		-
Suède Schweden	7	297	7	513	88	681	16	420
Saab	2	050	2	106	15	829	4	702
Volvo	5	247	5	407	72	832	11	718
Autres/Andere		-		-		20		-
Etats-Unis USA	2	282	5	449	44	135	6	180
AMC/Jeep		516	1	270	5	582		715
Chrysler		19		506	1	208		415
Ford USA		53		959	6	302		862
GM	1	685	2	692	25	317	4	168
Autres/Andere		9		22	5	726		20
Autres pays Andere Länder		720		708	26	867		5 273



# STAMMS

Lacotel SA, Les Jomac<sup>®</sup> CH 1580 Avenches (route Avenches-Salavaux)  
 Tél. 037 75 34 44 • Telex 94 20 43 • Case postale 350

Ramane: Crédit Suisse, Payenne

Forest  
 Villars  
 Bramard  
 St. Pierre  
 L'Écluse  
 Villars-le-C. L'Écluse  
 Villars  
 Orsignins  
 Estavayer  
 Faivray  
 Rossép  
 Vullysterns  
 Yullysterns  
 12

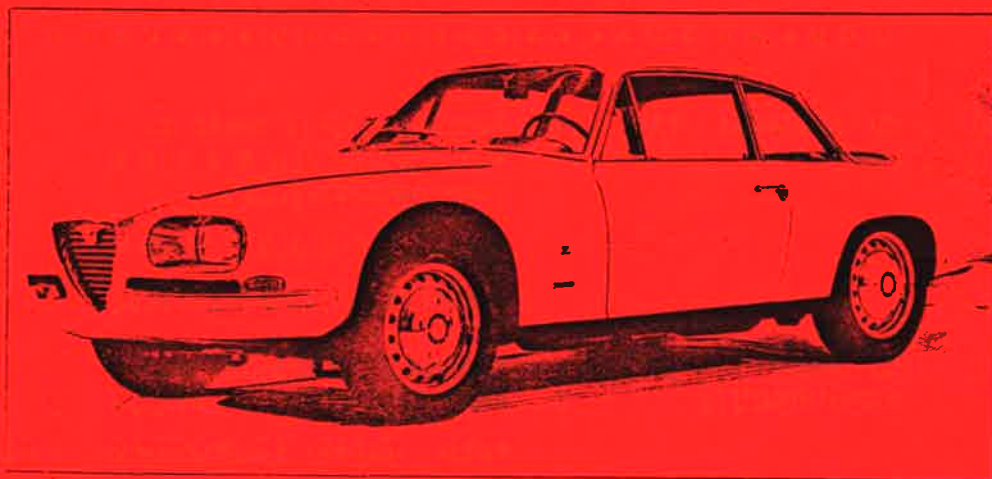
PROGRAMME DES MANIFESTATIONS  
FIN 1989 - DEBUT 1990

\*\*\*\*\*

- SAMEDI 09 DECEMBRE 1989 : Repas de fin d'année au  
A 19H00 RESTAURANT B A R B A R O  
ZONE INDUSTRIELLE  
1860 A I G L E ( V D )  
Inscription indispensable
- SAMEDI 03 MARS 1990 : ASSEMBLEE GENERALE au  
A 16H00 PRECISE : CAFE RESTAURANT DU TIVOLI à  
1618 CHATEL SAINT-DENIS ( FR )  
Salle au 1er étage  
Puis repas facultatif  
Spécialités de fondues
- JEUDI 29 MARS 1990 : S T A M M
- JEUDI 26 AVRIL 1990 AU
- JEUDI 31 MAI 1990 RESTAURANT L A C O T E L
- JEUDI 28 JUIN 1990 Route de Salavaux
- DES 19H00 1580 A V E N C H E S ( V D )

La rédaction du bulletin est ouverte à vos idées ou reportages en rapport  
avec nos activités.

\*\*\*\*\*



## *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) 32.30.80.

(021) 781.25.72.