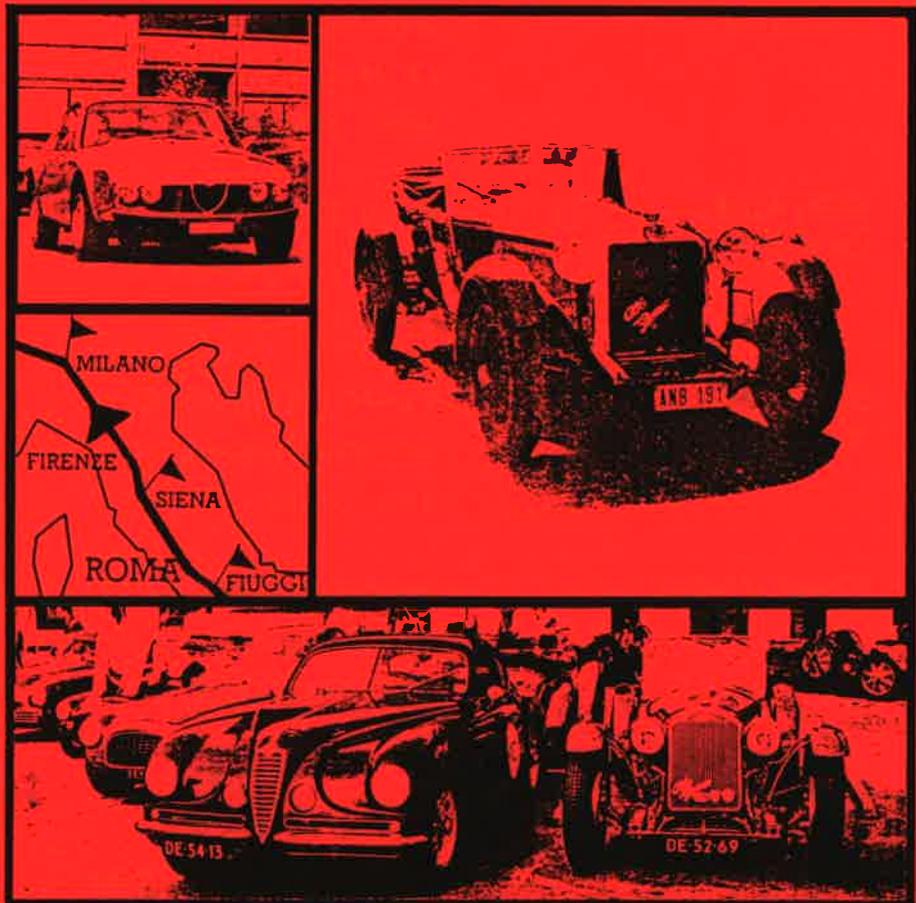




Registre Suisse

BULLETIN No 13 - DECEMBRE 1990



REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO

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. 021/652.30.80

VICE-PRESIDENT : Jacques PERISSET
Les Chaussées
1678 SIVIRIEZ Tél. 037/ 56.14.93

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

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

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

RELATIONS EXTERIEURES : Pierre SIEGENTHALER
Chemin de Magnenèche
1867 OLLON Tél. 025/ 39.15.53

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



LE BILLET DU PRESIDENT

- . Depuis quelques années, il n'y a plus de vitrines ALFA ROMEO au centre de LAUSANNE; tous les Agents sont établis maintenant à la périphérie de la ville, signe des temps et inexorable évolution des marchés immobiliers. Pourtant, il existe encore une vitrine qui expose une ALFA; elle se trouve à l'Ecole des Métiers (entrée Sud) où l'on peut admirer une 2300 (?) MONZA restaurée par la section mécanique de cet établissement.

- . La tranche d'histoire concernant la Scuderia Ferrari qui utilisait des ALFA ROMEO reste encore bien mal comprise par les journalistes qui ont couvert le Grand-Prix Ferrari de MONTREUX. Que de confusions entre la 2900 A présentée et la Tipo B qui remporta le Grand-Prix de MONTREUX en 1934. Combien de temps le public devra-t'il attendre pour recevoir une information authentique ?

- . A propos d'attente, les amateurs de coupé ALFA ROMEO doivent aussi s'armer de patience. Mise à part la très exclusive SZ, aucun coupé n'est disponible actuellement, alors profitons encore des anciens 1750, 2000 et GTV 6.

- . Les voitures du Museo Storico d'ARESE démontrent qu'un Musée peut et doit être vivant. Cette année, des pièces de cette fabuleuse collection ont participé à des expositions à PARIS et à MILAN, ainsi qu'à des démonstrations sur route ou circuit, notamment aux 1000 MIGLIA et à MONZA.

A. Kohler

5 E M E R A L L Y E D U R E G I S T R E

24 JUIN 1990 - G E N E V E

* * * * *

Chaque année, à tour de rôle, un membre du Registre organise notre traditionnel "Rallye" dont un des buts est de faire connaître aux participants une région de notre pays. Cette année, notre ami Yves PRETRE de GENEVE nous a préparé un itinéraire dont le départ se situe au centre ville.

La feuille de route nous conduit à travers la campagne genevoise où alternent les champs de céréales et les vignobles.

Un poste a lieu dans une grange où un musée insolite nous attend : le Musée Romand de la Machine Agricole qui s'est établi ici, avant d'occuper à l'avenir un ancien moulin. Sont exposés, ou en cours de réfection, toute une panoplie d'engins agricoles qui témoignent de l'ingéniosité mise en oeuvre pour mécaniser les travaux.

Le chemin continue jusqu'à RUSSIN où un dernier jeu "stupéfiant" départage les concurrents, avant le repas et la proclamation des prix.

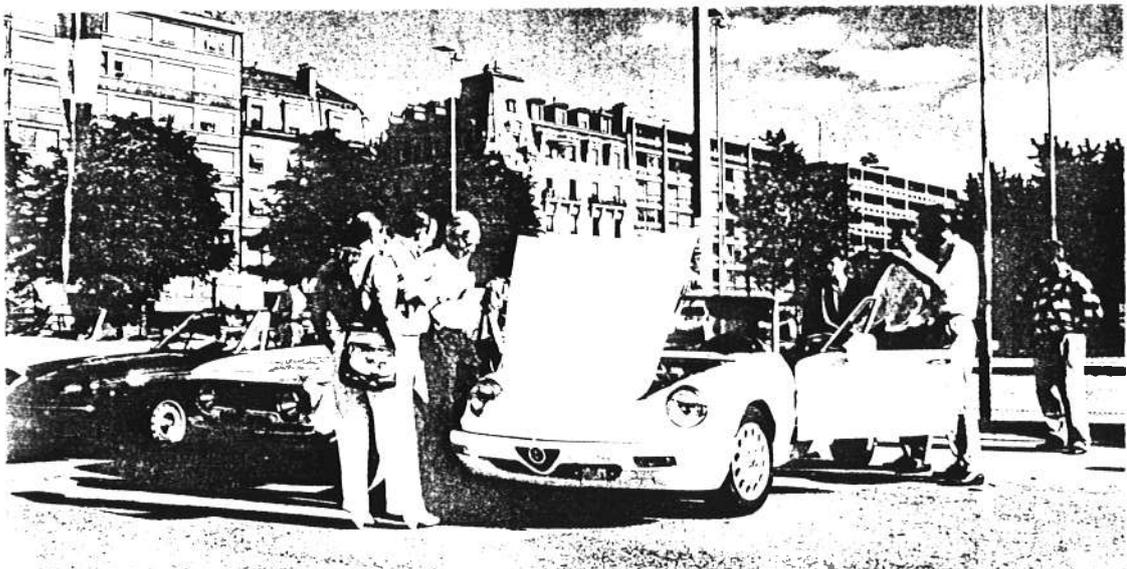
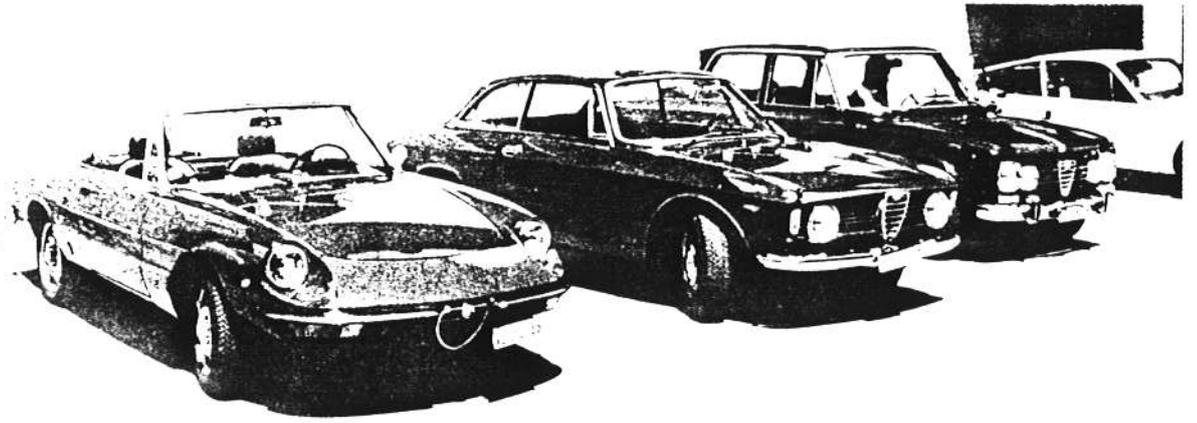
C'est Gilbert TIERCY qui décroche le premier prix, emporte pour une année le Challenge ... et la responsabilité de l'organisation du 6ème Rallye.

Encore un grand merci aux organisateurs d'avoir su composer les multiples aspects d'une journée très réussie. Je rappelle à tous qu'une cassette vidéo a été tournée à cette occasion et qu'elle est vendue au prix de Fr. 40.--.

Je vous recommande vivement d'agender déjà la date du prochain Rallye qui aura lieu le dimanche 23 juin 1991, dans la région d'YVERDON, et ce pour au moins deux bonnes raisons :

- . M. TIERCY nous réserve quelques (bonnes) surprises
- . En 1991, nous fêtons notre 10ème Anniversaire.

A. K O H L E R



Bestand am 30. September 1989 /
Parc de véhicules au 30 septembre 1989

Voitures de tourisme d'après le canton et d'après le carburant
Personenwagen nach Kanton und Treibstoffart /

KANTON CANTON	BENZIN ESSENCE	%	KAT CATALYS.	%	DIESEL DIESEL	%	UEBRIGE AUTRES	TOTAL TOTAL
Zürich	310 909	62	179 037	36	9 748	2	1 487	501 181
Bern	254 873	69	107 147	29	8 090	2	570	370 680
Luzern	82 165	67	38 481	31	2 755	2	116	123 517
Uri	9 117	71	3 374	26	385	3	2	12 878
Schwyz	33 623	69	14 047	29	1 032	2	38	48 740
Obwalden	8 078	70	3 093	27	367	3	9	11 547
Nidwalden	9 524	65	4 703	32	378	3	10	14 615
Glarus	9 216	62	5 156	35	436	3	19	14 827
Zug	22 671	58	15 373	40	742	2	98	38 884
Fribourg	66 378	73	22 336	25	2 007	2	38	90 759
Solothurn	66 060	68	28 767	30	1 809	2	77	96 713
Basel-Stadt	41 245	66	20 042	32	1 579	3	103	62 969
Basel-Land	60 004	62	33 871	35	1 887	2	288	96 050
Schaffhausen	20 681	67	9 312	30	894	3	34	30 921
Appenzell A.R	13 264	64	6 874	33	412	2	19	20 569
Appenzell I.R	3 475	69	1 405	28	156	3	5	5 041
St.Gallen	98 615	62	57 577	36	3 905	2	158	160 255
Graubünden	44 741	64	23 375	33	2 148	3	91	70 355
Aargau	144 376	66	70 508	32	4 947	2	347	220 178
Thurgau	59 404	68	25 393	29	1 933	2	144	86 874
Ticino	95 836	66	40 506	28	8 161	6	28	144 531
Vaud	180 140	68	76 958	29	8 241	3	40	265 379
Valais	83 348	72	27 739	24	4 028	3	97	115 212
Neuchâtel	51 862	71	19 122	26	2 122	3	27	73 133
Genève	136 229	73	45 201	24	5 364	3	12	186 806
Jura	20 483	73	6 694	24	691	2	7	27 875
Eidg. Verw. / Adm. fédérale	6 567	67	3 099	32	140	1	7	9 813
TOTAL CH	1 932 884	67	889 190	31	74 357	2	3 871	2 900 302

Bern, 12. Februar 1990 Rae/ai



SDHM ASVE

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

Rapport du président sur les activités de l'Association en 1989

L'union fait la force! Réunis en association faïtière, les clubs de marque luttent afin que revienne à l'automobile historique la place qui lui est due en Suisse, la place de témoin du développement technologique, social et culturel. La raison d'être de la construction automobile - et bien sûr aussi d'automobiles historiques - a été et reste de pouvoir les conduire. Mais, de l'avis d'un lobby exprimant haut et fort ses opinions, il faut restreindre cette conduite comme il convient: dans bon nombre de cantons, le célèbre impôt de pénalisation pour les véhicules non équipés de catalyseurs menace l'automobile historique. Impôt de pénalisation, catalyseurs, interdictions de circuler, taxes et redevances - on a classé depuis longtemps l'automobile dans la rubrique des boucs émissaires à toute épreuve. Le fait que ces mêmes milieux ne veulent ou ne peuvent se passer de l'automobile est une autre affaire.

Il y a lieu, dans ce climat, de nous employer à atteindre nos buts en faisant appel à une bonne argumentation: il est temps de remplacer les discours émotionnels et la phraséologie politique de bon ton par des affirmations démontrables. Pour ce faire, nous ne perdons pas de vue le fait que la protection de l'environnement dans un cadre raisonnable représente une nécessité absolue. Nous opposons toutefois une défense farouche contre une vision trop partielle, contre le couplet bien connu selon lequel l'automobile incarne en général le pire des maux.

Tandis que les autorités supposent plus ou moins arbitrairement que des automobiles sans catalyseurs parcourraient une distance de 15'000 km par an, l'ASVE voudrait apporter de nouveaux arguments à cette discussion. A savoir, prouver que des véhicules historiques ne parcourent qu'une fraction de ce nombre de kilomètres. Il faut enfin fournir des preuves exactes en lieu et place de slogans gratuits. Dans ce but, nous avons lancé, au cours de l'exercice 1989, un enquête auprès de nos membres dans toute la Suisse. Cette enquête devrait fournir des données chiffrées pour la base de notre argumentation. La participation à cette enquête a dépassé de loin notre attente: des questionnaires remplis nous sont revenus de toutes les régions de Suisse. Ces formulaires sont évalués et interprétés selon des méthodes scientifiques. Nous pouvons dès à présent affirmer que l'abondance de ces informations permettra de remplacer de vagues assertions, des interprétations émotionnelles et des chiffres habilement détournés par des faits qui présentent une toute autre image de l'automobile historique. L'Association faïtière fournira dès la deuxième moitié de 1990 un instrument unique qui devra être utilisé dans la lutte politique en faveur de l'automobile historique. L'enquête effectuée à grande échelle fait partie intégrante des activités 1989 de l'Association. Si nous avons qualifié 1988 d' "année de l'affermissement", il faut considérer 1989 comme l'année de l'offensive. Cet esprit d'offensive est également visible à l'intérieur de l'Association. Ainsi, le nom de notre association a été simplifié en ASVE (Ass. Suisse des Véhicules d'Epoque). Cette simplification est également synonyme d'ouverture, le terme "véhicules historiques" permettant d'éventuelles extensions des objectifs de l'Association. Les statuts ont été considérablement modifiés en conséquence. L'Association apparaît pour la première fois munie d'un signe distinctif éloquent. Des reproductions de ce signe seront d'ailleurs mises en vente sous forme de plaquettes et d'autocollants au printemps 1990. Il s'agit là d'une campagne en faveur du financement de l'Association. En effet, le montant des cotisations maintenu à dessein à un niveau très bas ne permet plus de financer à lui seul nos activités.

Rapport du président sur les activités de l'Association en 1989

L'offensive de l'Association comprend les activités de la commission politique qui a été formée lors de l'assemblée générale de mars 1989 et qui s'est réunie au cours de l'exercice tant que commission entière ou partielle cinq fois au total. Une stratégie générale d'action a été mise au point et permet des opérations relativement rapides et efficaces. Nous avons essayé d'influer sur les décisions politiques dans le canton de St-Gall, mais les circonstances avaient déjà évolué de manière à rendre impossible une intervention efficace. Nous entreprendrons bientôt une action dans le canton de Bâle - et cette fois la situation actuelle est favorable. Nous y ferons pour la première fois usage des données chiffrées provenant de l'enquête.

Sur le plan politique, les problèmes des plaques d'immatriculation interchangeables a été abordé de manière très directe. L'Association propose à ce sujet une accélération des changements. De même, des discussions sont déjà en cours au niveau parlementaire. Nous nous battons enfin, avec l'aide d'un conseiller juridique, autour d'une définition du véhicule historique qui permettrait de définir les véhicules de collection de façon à ce que les autorités, les assurances etc. les reconnaissent comme tels. Nous espérons progresser également sur ce chapitre délicat. Les moulins de la démocratie confédérale actionnent leur meules certes (trop) lentement. L'ASVE est cependant fermement décidée à employer en dernier recours même des moyens peu orthodoxes pour parvenir à son but dans des délais raisonnables.

Il faut mentionner dans cet ordre d'idées que le nombre des membres du comité a pu être considérablement augmenté: la charge est à présent répartie sur plusieurs épaules! Ce qui continue à manquer: un vice-président. On n'a pas encore pu trouver (même pas par voie d'annonce) de candidat à ce poste. Par contre un coordinateur de la commission politique a été trouvé et entrera en fonction lors de l'AG 1990. En outre, P. Wirz, chef de l'information, a veillé à ce que la presse ne manque pas de rapporter nos activités. Et pour en rester au personnel, la fonction de secrétaire a été élevée au rang de secrétariat central et le nouveau secrétariat transféré à Zurich. Madame K. Hermann a dirigé notre secrétariat à Allschwil avec une grande compétence pendant plus d'une année.

La Classic Car Casco de l'ASVE a suscité peu d'intérêt en 1989. Il s'agit cependant d'un bon signe, car depuis que la CCC existe, d'autres assurances se mettent souvent à proposer ce qui a semblé impensable pendant des années, à savoir des arrangements de primes plus avantageux pour les véhicules de collection. Ceci représente également un succès de l'ASVE qui s'est de nouveau penchée sur la question des assurances en 1990.

Les véritables activités de l'Association ont lieu en coulisse et demandent un dur labeur. Il est donc particulièrement réjouissant qu'un voyage en car à la Rétromobile 89 de Paris, offert par l'ASVE ait rencontré un grand succès.

Selon la tradition, la grande apparition de l'organisation reste réservée à la manifestation d'Avenches. En 1989, la marque MG était l'invitée d'honneur. Des problèmes d'organisation entraînèrent la décision de renoncer à Avenches 1990. En effet, malgré tous les préparatifs, il ne fut pas possible d'assurer une organisation satisfaisante, car à l'exception du comité, personne n'avait accepté de se charger des nombreuses tâches. Renoncer ne signifie pas abandonner: dans le sens d'un "reculer pour mieux sauter", des idées pour un nouvel Avenches ont mûri. Il est particulièrement réjouissant que sur la proposition et avec l'aide d'un de nos clubs romand une excursion en Valais remplacera Avenches 1990.

On peut encore mentionner non sans fierté que de nouveaux clubs adhèrent sans cesse à l'Association: à fin 1989, nous comptons dans nos rangs 40 clubs avec un total de quelque 5'200 adhérents individuels! L'Association revêt ainsi également une importance politique

qui ne peut plus passer inaperçue. Les clubs de Suisse romande, italienne et allemande en ont vraiment fait une institution sur le plan national.

Le fait que 10 à 15 clubs de marque adhèrent chaque année à l'Association prouve que le milieu est tout à fait conscient de la situation. Les adhésions démontrent le besoin d'une institution telle que l'ASVE. Mais, phénomène typique dans notre pays, il y a toujours des clubs qui hésitent, qui craignent de perdre leur autonomie et qui, au lieu de faire preuve de la solidarité nécessaire, préfèrent être aux petits soins pour leur propre club "bien à eux". Et, ce faisant, ne remarquent pas qu'il existe déjà de semblables associations dans tous les pays voisins de la Suisse. En effet, ces derniers savent que des discussions sont également encore en suspens sur le plan européen, discussions qui risquent de mettre en danger notre violon d'Ingres commun... L'ASVE ne veut pas être désagréablement surprise: nous continuerons donc à maintenir nos contacts avec les Associations en France, Allemagne, Autriche et Italie, et ne tolérerons en aucun cas que la Suisse reste, ici aussi, à l'écart.

Et, last but not least, nous remercions le comité de son excellent travail. En effet, d'intéressantes discussions ont eu lieu, visant un seul et unique objectif: celui d'analyser l'ensemble des aspects permettant de contribuer au renforcement de la position de l'ASVE et, de ce fait, à la consolidation de la position occupée par l'automobile historique dans notre pays.

H.A. Bichsel
Président



Bâle, le 2 février 1990

10 ANS DU C.A.R.F. 6-7-8 JUILLET 1990

Yverdon, le 6 juillet 1990 06 H 00... 5 H 3/4 et 500 km plus loin, à Guéret, département de la Creuse, M. Louis Chrétien, Président du club, nous accueille chaleureusement chez M. Andrieux concessionnaire Alfa. Dans le hall d'expo, une SZ est mise à disposition (juste pour le plaisir des yeux) par Alfaroméo France.

Après remise des dossiers, cadeaux et autres plaques rallyes, départ de 60 voitures pour un rallye-ballade dans la France profonde avec des arrêts culturels, gastronomiques et forcés pour, entre autres une sud sprint incapable de suivre le train d'enfer d'une 1750 GTV au passage d'un petit pont et face à un bus Peugeot...

En fin d'après-midi arrivée à Aubusson et accueil chez M. Monmaneix agent Alfa Roméo en ville. Le soir vin d'honneur, allocution de M. le Maire et distribution d'une magnifique planche de prix récompensant les plus méritants, suivie d'un excellent repas partagé dans la joie et la bonne humeur.

Samedi 7, matinée libre. 12 H. arrivée au Mas du Clos, apéritif puis buffet froid. 14 H. tous en piste : Giulia et Giulietta, SS et GTA, Spider et coupé Bertone, GTV 6 et 75 turbo evoluzione sur le circuit de M. Bardinon. Un circuit magnifique d'un peu plus de trois kilomètres aménagé dans les règles de l'art avec stands et chronométrage, dans un cadre verdoyant à souhait. De 14 H à 18 H chacun aura la possibilité de tourner à sa guise par groupe de 20 voitures.

17 heures 30 : LE CHOC

Visite de la collection Ferrari de M. Bardinon.

Sur un sol carrelé aux couleurs de l'Emilie avec le cavalino en surimpression et sur 3 niveaux, nous attendent une bonne vingtaine de Ferrari : 250 GTO 1962, 250 GTO 1964, 250 LM, 330 P3, 330 P4, 250 TR 1958 première au Mans, 330 TR 1962 première au Mans, 290 MM Fangio 1956, 312 B2 etc. etc. Toutes dans un état irréprochable et avec s.v.p. les clés au contact ... Pour la liste complète consultez le soussigné.

20 heures au restaurant du Mas du Clos, concours d'état et d'élégance où l'on a pu admirer l'ES 30 hors concours, ainsi qu'une Giulia SS, une giulia 1600 sprint et un spider Giulietta restaurées dans un très bel esprit de conformité à l'origine. Puis un repas de gala et soirée du 10ème anniversaire où nous ferons connaissance avec des gens fort sympathiques dont de nombreux jeunes passionnés par la marque et son passé sportif.

Dimanche 9 heures, tours de qualification sur la piste avec figures imposées et quelques figures libres ! et après le repas de midi quelques manches de "démonstration" avec dans la lère l'écurie des chevaux de feu (GTA, Giulietta SV, Giulia 1600 sprint) affûtées et préparées comme au bon vieux temps. Dans la 3ème manche on pourra également voir à l'oeuvre une GTV 6 production préparée par D. Snobek et dans la 5ème une manche franco-anglaise qui nous montrera

que le souvenir de Waterloo est encore bien vivace. 20 heures fin et remise des prix et retour pour les plus pressés.

Nous pouvons féliciter et remercier le club Alfa Romeo de France pour l'organisation de cette manifestation regroupant près de 100 voitures et 200 personnes.

Yves CHARBON



MILLE MIGLIA 1990

L'édition 1990, de la plus importante compétition du monde pour voitures historiques s'est déroulée du 17 au 20 mai sur le célèbre itinéraire BRESCIA-ROME-BRESCIA. C'est désormais un rendez-vous annuel, une commémoration, qui suscite l'intérêt des passionnés du monde entier et qui compte sur l'appui traditionnel de l'ALFA ROMEO dont l'histoire est étroitement liée à celle de la course de BRESCIA. La maison milanaise détient le plus grand nombre de succès avec 11 victoires absolues.

A cette occasion, plus de 40 voitures historiques ALFA ROMEO appartenant à des privés et 6 voitures du musée d'ARESE se sont élancées sur les 1600 km du parcours.

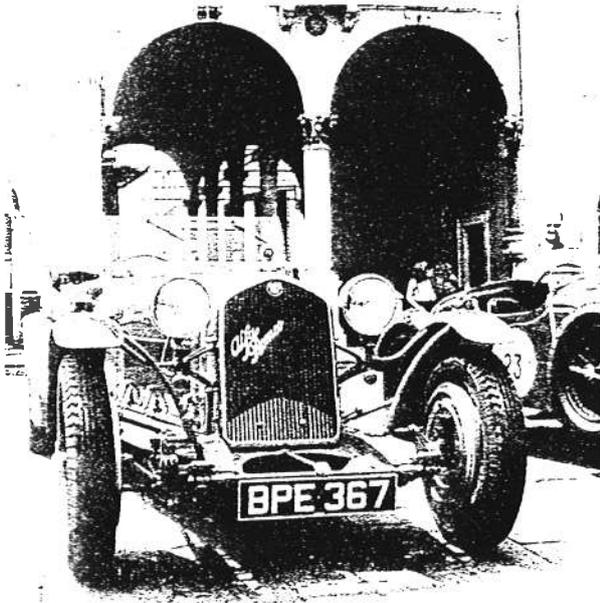
Après avoir examiné de près les voitures qui se préparaient au départ, je me suis placé sur un grand rectiligne d'Emilie, bordé de peupliers. Ici, on retrouve une ambiance survoltée où les moteurs déchaînés expriment leur pleine puissance. Les pilotes se fraient un passage dans le trafic de tous les jours et il n'est pas rare de voir une 2300 MONZA piaffer d'impatience derrière une FIAT 500 poussive, ou d'assister à une accélération avec trois bolides de front, tous phares allumés ...

Ce genre d'exercice n'est évidemment pas sans danger : cette édition a été marquée d'un accident mortel, de nombreuses tôles froissées et la destruction d'une 1750 GS ...

Que nous réservent les organisateurs pour l'année prochaine ? Une modification du règlement ou peut-être une nouvelle formule afin que le plus grand et le plus beau musée roulant de l'Automobile survive.



A. KOHLER



On a déjà beaucoup écrit sur la "Mille Miglia" et tous ceux qui s'intéressent aux courses d'automobiles anciennes connaissent son histoire, son tracé et nombre de détails à son sujet.

Un compte-rendu détaillé serait superflu, c'est pourquoi nous avons surtout tenté de décrire quelques impressions ressenties pendant la course.

Ceux qui pensent retourner 40 ans en arrière et ne voir pendant la course que des voitures anciennes se trompent, car ces dernières sont quasiment étouffées par le grand nombre de véhicules d'accompagnement. Les quelques 300 voitures anciennes inscrites ne constituent en fait qu'une infime partie de l'immense caravane qui traverse la moitié de l'Italie en deux jours.

De nombreux participants sont escortés par des "assistenze techniche", des mécaniciens ou amis, qui roulent à tombeau ouvert dans des véhicules tout terrain tous feux allumés et dédaignant les règles élémentaires de la circulation.

Les téléphones portatifs, walky talkies et autres aides électroniques démontrent que bien des participants prennent la course ou eux-même trop au sérieux.

De plus une part importante des quelque 800 journalistes officiels accompagnent les concurrents du début à la fin.

De nombreuses voitures n'appartenant ni de près ni de loin à la "Mille Miglia" suivent sans arrêt la course, la célèbre flèche rouge MM découpée dans le programme et collée à leurs portes et fenêtres afin de se donner un air officiel.

Les accompagnateurs les plus sympathiques sont sans aucun doute ceux qui, ayant sorti leur voiture ancienne de leur garage, se joignent au moins pour quelques heures à la caravane. Une Fiat Multipla occupée par une famille italienne suivit la course pendant la totalité des 1600 km.

Tout de même, quelle expérience!

La version moderne de la "Mille Miglia" a effectivement réussi à raviver en partie le caractère de la version historique: toute l'Italie du Nord semble être en fête et s'intéresser aux automobiles. Il y a des masses des gens rassemblés tout au long du parcours, d'ailleurs les participants ne reçoivent aucune carte routière pour les 1600 km, ce serait inutile car il suffit de suivre les spectateurs, impossible de se tromper!

Ce qui fait le charme de la "Mille Miglia" d'aujourd'hui, c'est l'enthousiasme et la gentillesse des spectateurs italiens, l'orgueil des innombrables villages et petites villes de préparer à la "Mille Miglia" la plus belle des réceptions. Ornés de fleurs et de drapeaux, ils accueillent les participants en leur offrant souvent des cadeaux sous forme de vins locaux ou produits culinaires de la région.

Et encore une fois les spectateurs ...!

D'abord la foule enthousiaste, presque hystérique au départ de Brescia. Les innombrables spectateurs, jeunes, vieux, enfants qui, installés des heures durant le long des routes sur des chaises pliables et équipés de provisions, applaudissent chaque voiture passant devant eux. Le père qui, tenant sa petite fille dans ses bras, observe perdu dans ses pensées la colonne roulant à toute allure dans l'obscurité.

Ils applaudissent un monde qui est pour la plupart d'entre eux matériellement inaccessible. Il est seulement triste de voir avec quelle arrogance se comportent de nombreux participants tout au long de la course, considérant ces spectateurs uniquement comme coulisse de leur propre "importance". Car les spectateurs ne sont pas la *coulisse*, mais constituent avec les voitures historiques la substance même de la "Mille Miglia" d'aujourd'hui. La course n'aurait sans eux de loin pas ce succès. Les conducteurs ne sont dans la version actuelle que des figurants.

Nous avons toujours eu particulièrement plaisir, en passant devant une école, à voir tous les enfants vêtus de leurs petits tabliers qui regardaient et applaudissaient chaque voiture qui passait, tout ceci leur procurant également l'occasion d'avoir quelques belles heures de congé.

De nombreux propriétaires de voitures anciennes les parquent, brillantes de propreté, devant leur maison en l'honneur du grand événement: de la Fiat 600 soignée avec amour à la majestueuse Isotta Fraschini d'avant-guerre.

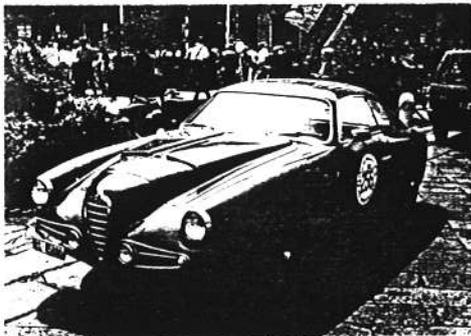
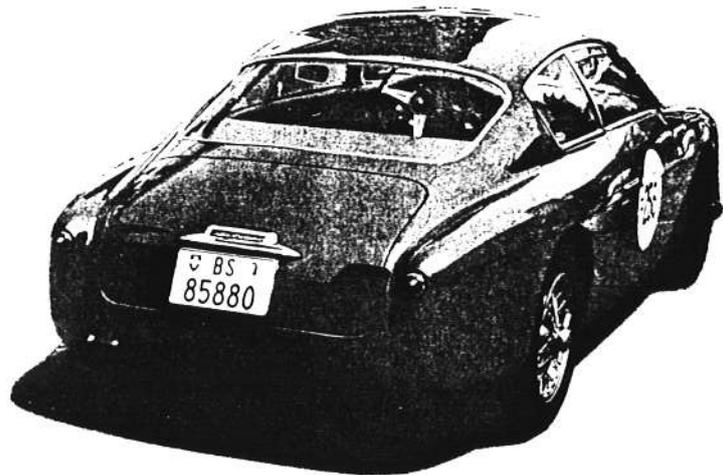
Et finalement à nouveau la foule en liesse à l'arrivée à Brescia, laquelle grossit au fur et à mesure qu'on se rapproche du but, jusqu'à se transformer en d'incroyables masses de spectateurs. On sent que les transports de joie presque hystériques du début cèdent maintenant le pas à un accueil plutôt chaleureux et on croit même ressentir de la reconnaissance pour toute la fatigue des deux derniers jours. Et sans arrêt on entend les cris "bravi, bravi ..."

Tout à notre étonnement d'être particulièrement applaudis, nous en trouvons cependant vite la raison: notre plaque d'immatriculation bâloise est à l'avant quasiment identique aux plaques indigènes de Brescia et cette confusion nous procure une réception encore plus chaleureuse.

Après tous les reportages exaltés des années précédentes, il y eut après cette édition pour la première fois des échos critiques: trop dangereuse, trop mondaine. Tout n'est pas faux, en effet il y eu cette année quelques graves accidents. Il serait nécessaire d'avoir plus de temps à disposition lors des étapes, afin de réduire la vitesse. Ce n'était qu'une question de temps avant qu'il n'arrive de graves accidents. Ce ne sont cependant pas les italiens qui roulent de façon particulièrement dangereuse, mais les étrangers et spécialement ceux d'outre-mer. Beaucoup d'entre eux ne sont visiblement pas capables de contrôler leur vitesse, dont les excès sont pourtant généreusement tolérés par la police. Les organisateurs ont ainsi été forcés d'en tirer des conséquences pour l'année prochaine.

La "Mille Miglia" est effectivement devenue trop mondaine. Des stars de cinéma et autres personnalités sont de plus en plus souvent placées au premier plan, leurs voitures servant à des fins publicitaires.

La course ne doit pas dégénérer en une caravane de luxe, composée de quelques voitures anciennes sans prix et de Super-Jeeps équipées de l'électronique la plus moderne, qui parcourt l'Italie accompagnée par d'innombrables sympathisants. Heureusement nous en sommes encore bien éloignés et la "Mille Miglia" 1990 restera pour nous toujours un souvenir merveilleux.



Dominique et Axel MARX

M I L A N - V A N C O U V E R - B R U X E L L E S
O U L E R E T O U R D E
L ' A L F A R O M E O 6 C 1 5 0 0 S U P E R S P O R T (1 9 2 8 - 9)
p a r
X a v i e r d ' H U A R T

Or donc, vaquant à l'ordinaire sur je ne sais plus quel dossier au bureau, le doux tintamarre de ma ligne "speziale" me mit en alerte, une fois de plus.

Cette ligne "directe" fait l'objet de soins aussi jaloux que secrets de ma part, et ma secrétaire - qui me croit fou - sait bien la dévotion toute exclusive à laquelle ce poste est destiné : cars & always cars ! Aussi, chaque sonnerie éveille-t'elle une délicieuse angoisse, picotant jusqu'au bout des ongles.

Mon beau-frère, résidant depuis 28 ans à VANCOUVER, me signale avoir "repéré" un gentleman anglais, un peu grégaire, terminant, après quatre ans d'efforts, la reconstruction des organes mécaniques d'une "automobile très vieille, longue et toute rouge, au bruit d'enfer".

Comme Malko LINGE, mes yeux virèrent de couleur, mes oreilles se dilatèrent, et je n'ose me rappeler ni du degré de ma pression artérielle, ni des images s'entrechoquant dans ma tête.

Je plonge aussitôt dans ma "docu" (chacun la sienne, n'est-ce pas Gilbert ?) patiemment constituée en dix ans, grâce aux membres que je connaissais au RIAR de MILAN et du VSCC au UK.

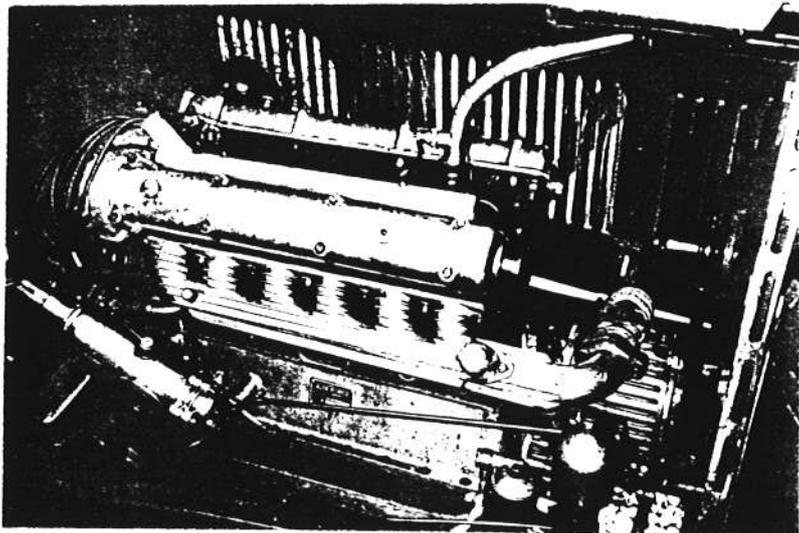
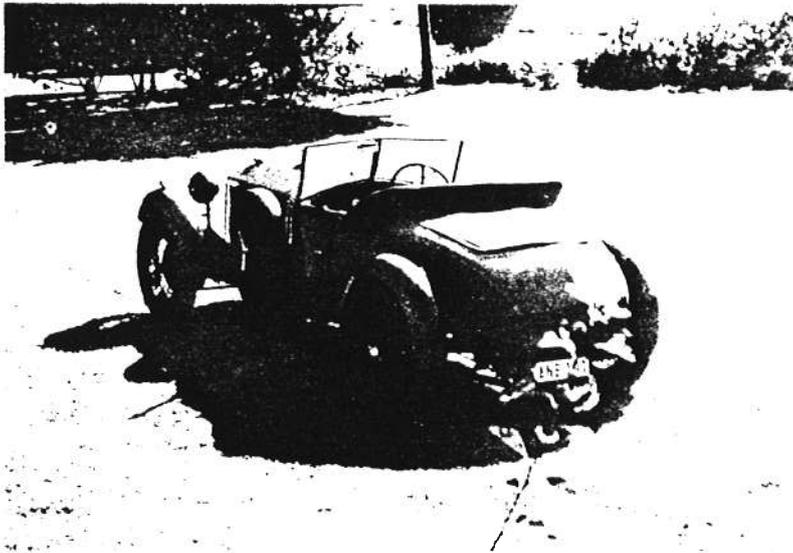
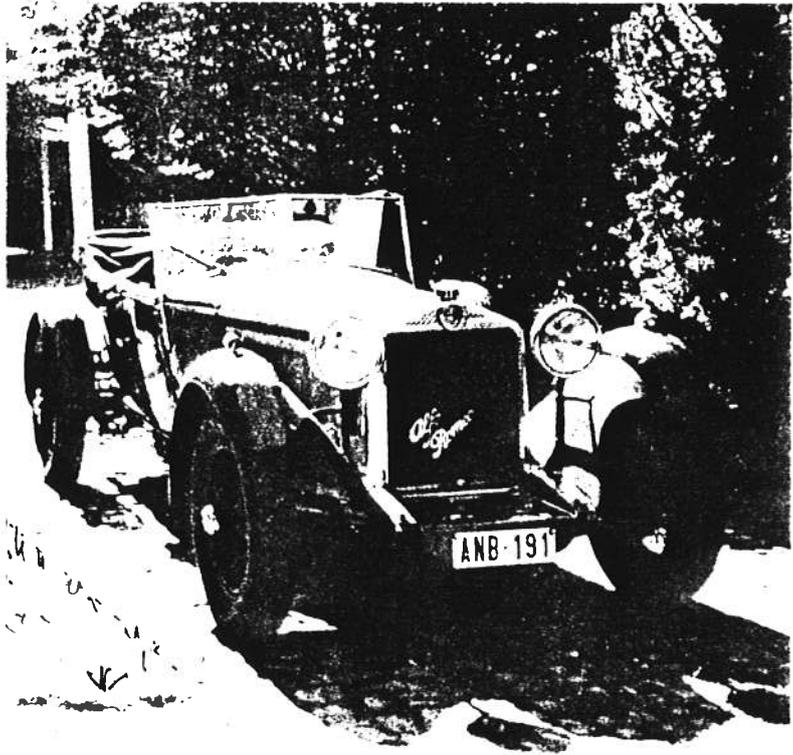
"Mama mia, ça ne clope pas du tout" : aucune voiture de grand sport italienne ne "traîne" à VANCOUVER !

Et ce, d'autant plus que quatre mois au préalable, j'avais envoyé discrètement une petite lettre à quelques propriétaires, spécialement identifiés, leur témoignant tout l'intérêt que je portais à leurs chérubins à roulettes.

Je rappelle le beau-frère de service, pour me faire confirmer toutes les coordonnées utiles, et surtout moins utiles.

C'est ainsi que j'entrai en relation avec un véritable briton, donc pas canadien, qui avait laissé immatriculée au UK depuis dix-sept ans, donc pas de mention canada, une Alfa Romeo super-sport 28.





Les plus rares et les premières "grandes" Alfa Romeo de Vittorio Jano, sont très précisément les 1,5 super-sports.

Je n'en reviens pas : aussitôt je comptabilise, par rapport au nom d'exemplaires produits, les modèles SSC qui subsistent. 2 de fabriqués en 27, 8 en 28. Je ne parle que des châssis corto, roadsters, twin cam & compresseure.

Et sur les 10 "ever-made", only 6 in existence ! glub et re-glub.

Il est capital de réaliser que, c'est grâce à ce modèle très précis, dont le 1er "jet" avait été conçu par Jano en 25, et de manière parfaite (très peu de modifications et, toutes mineures, leur furent ajoutées ensuite; la 1750 étant strictement le même moteur, avec 250 cc de plus, et une carrozzeria plus achevée, car sublimement dessinée par ZAGATO ou TOURING), qu'ALFA ROMEO fut catapultée au sommet du firmament automobile de l'époque.

De 23' à 25', "tout avait été dit" : culasse en alu, double arbres, arbres entraînés par cascade de pignonnerie ultra-précise, 6 cyl. et 7 paliers, chambres de combustion hémisphériques, soupapes d'échappement refroidies au sodium, et de grand diamètre, double allumage, compresseur roots en continu (non désenclenchable), boîte à vitesses dont les synchros étaient la "Porsche" de l'époque, châssis solide mais léger, haute sur pattes pour les routes empierrées traversées de torrents en Italie du Nord, caisse tout alu, freinage classique mais "assoluto" de très loin le plus sûr et le plus performant de sa catégorie.

Jano évoluait donc au même "niveau" des plus fabuleuses réalisations mondiales, telles celles d'Ernest Henry, (Ballot, Peugeot) des frères Maserati (Diatto, Maserati), de la Coatalen connexion (Sumbeam, Talbot-Darracq, Humber) de Bugatti, de Delage, de Giulio Cappa (Fiat), d'Edmond Moyet (Amilcar), d'Emile Petit (Salmson), de Paul Daimler (Mercedes), d'Etienne Planche (Frontenac), de Miller, de Duesenberg, de Palma (Packard), de Lockart (Stutz), pour ne citer que les plus extraordinaires.

Or, dans les toute early twenties, l'ingénieur-star de chez Alfa Romeo, Giuseppe Merosi, avait conçu la P 2 : grande inconnue, car particulièrement sophistiquée.

Aidé de Luigi Bazzi, (ce dernier avait conçu, chez Fiat, les moteurs de course les plus performants et les plus avancés technologiquement en Europe) qui, après dispute à l'italienne, chez son employeur, avait rejoint son ami Ferrari chez Alfa Romeo; cependant, à cette recrue d'immense valeur, il manquait, aux yeux des administrateurs, le seul homme, en Italie, au courant des techniques de suralimentation élevée de moteurs de course : Vittorio Jano.



"L'on" joua donc son petit "chasseur de têtes" et l'arrivée de Jano, marqua le tout grand tournant de l'histoire de la marque, et un tournant tout court dans l'histoire de l'automobile.

En une saison, se frottant aux plus grands noms de la compétition mondiale (Sunbeam, Bugatti, Delage, Fiat), les Alfa surpassèrent tous les espoirs.

Enzo Ferrari, alors "bon" pilote maison, officiait aux côtés des vrais champions, Campari, Ascari, Varzi, et surtout l'as des as, Tazio Nuvolari.

Au grand prix de F 1, à Lyon en 24, c'est-à-dire, l'ACF, 1ère sortie et 1ère victoire. Fiat résolut même (!) d'abandonner à jamais la compétition, après avoir dominé 20 ans la scène des circuits européens. Le reste de la saison fut à l'avenant, de sorte que pour sa toute 1ère saison, Alfa Romeo remporta le championnat du monde.

Mais tenez-vous bien : d'un côté, big succès, de l'autre, ventes tombant en flèche ! il fallait donc réagir : valoriser le prestige et attirer des clients.

Jano eut l'idée de décliner une "street car" à partir d'une Formule 1 ! (reconnaissons cependant qu'à l'époque la différence était beaucoup moins forte qu'aujourd'hui).

On prit la P 2, rien que ça, pour l'amputer de 2 cyl. et des systèmes à rouleaux : ce qui donne 1500 cc et 6 cyl.

Vous vous souvenez qu'en ces temps bénis, tous les constructeurs de voitures de grand sport, préféraient une grosse cylindrée peu poussée ? tous ? non ! un petit carré d'irréductibles prouva, au monde entier, tout le contraire : parmi eux, Jano estima qu'une cylindrée moyenne, suralimentée, de conception avancée quant à la respiration, à l'équilibre général sophistiqué et aux performances élevées, seraient bien plus efficace.

Or donc, les protos - de 'celle' que j'ai tant convoitée 61 ans plus tard à Vancouver - virent le jour au printemps 25, alors que la P2, dont elle est issue, était en voie de devenir championne du monde, en 24.

La fabrication ne débuta qu'en 27, et son ultime développement en 28 : la "super-sport", en fait une "course" déguisée en street-car : 900 kg, 78 cv bruts, 140 km/h (en version client); 800 kg, 86 cv bruts, 150 km/h (version rallye); 102 cv avec bloc borgne (en version course réservée à l'usine).



Les "pro" de l'époque ne s'y trompèrent d'ailleurs pas : les 2/3 étaient des gentlemen drivers disputant le WE des courses locales, 1/6 de passionnés 'nantis' (elle coûtait 2 Bugatti), et 1/6 aux pilotes "maison" ainsi qu'aux tout grand champions, qui trustèrent les plus grandes victoires du monde sur 2 ans, dont en 28 la 1ère place "assoluto", donc toutes catégories et cylindrées confondues, à la mille miglia. Je rappelle que c'est un "quinzecent".

Comparons un peu les moteurs super-sport ou de F 1 qu'alignaient les plus 'divas' d'entre les divas de l'époque.

Remarquez que les puissances développées par ces 1500 cc dépassaient dans 50 % des cas, celles des 7 litres de 'grand tourisme' 10 et 15 ans plus tard.

Cette nouvelle lignée d'Alfa allait fonder une brillante dynastie de 'sport-série', et a marqué l'histoire de l'automobile, par sa conception architecturale, ses performances, son endurance, ses succès sportifs, et, surtout, comme toute super-louloute qui se respecte, par sa beauté et son style inimitable.

Au printemps 86, toujours sans nouvelles de Vancouver, rrrraahhh, j'accompagnais en Lagonda 32' "two liter-twin cam supercharged, low & short chassis", un tourer comme seuls les Britons savent les faire, mon ami Jean van Thilborgh, au rallye "Rombouts". (Journée organisée par l'industriel du café, du même nom, et réservée en dehors de tout club, à des copains pour leurs automobiles à tendance très sportive) : il s'agissait d'aller féliciter 2 amis qui venaient de mettre sur route leurs roadsters super-sport Zagato, dont l'une appartenait même à l'Aga-Khan.

Pas de grand tra-la-la, de vrais copains, des 'pro', un tracé génial, et des super teufs" résumant, je pense, le genre et l'ambiance. On redécouvre cette tendance qui répond aux aspirations d'un petit nombre qui ne cesse de croître.

Alors que Jean rangeait soigneusement sa Lagonda sur un quai du vieux port d'Anvers, tout de pavés revêtu, le long d'une Jaguar SS 100 et d'une adorable Triumph Gloria open 3 seater 29' nous parvint dans le petit matin embrumé, à l'autre bout du port, la sensationnelle et voluptueuse aspiration rauque des compresseurs Roots, tout enclenchés, des 2 Alfa Romeo, rouges étincelantes pour la circonstance.

Willy et Bob "at the wheel" durent, à l'entrée du Paddock, avancer mm par mm, tant leurs divas étaient entourées, photographiées, commentées, caressées, auscultées, admirées, convoitées.



Anvers n'est, certes pas, Brescia, mais je vous assure que ce matin là, sur le périmètre en question, l'intensité était proportionnellement comparable.

Ce fut donc pour moi, le 2ème électrochoc alfistissime.

Malcolm Elder, qui nous avait rejoints de son Oxfordshire, avec son agile tourer Alvis, était, lui aussi, devenu tout rêveur, et pourtant Dieu sait s'il en voit tout au long des ans.

Et pendant que les alficionados du jour pistonnaient "rouge, vert, bleu et jaune" (la couleur de l'écurie nationale belge), j'aspergeais copieusement à grosses gouttes d'angoisse le tableau de bord, en bois plus poli qu'une boule de billard belge, de la Lagonda, rien que de penser à Vancouver : Que devenait l'unique exemplaire au monde, encore en existence, d'Atcherley ?

Le lendemain, arrivé tard au bureau, vous pensez ! après la monstrueuse ripaille breughelienne de la veille au soir, j'appelle en urgence le beau Canada : notre "briton" étant sur le point d'être transféré à Londres, la 6 c pourrait bien, pour cette circonstance, ainsi que pour beaucoup d'autres d'ailleurs, changer de main, et pour plus (!??) de facilité, un grand dealer international avait été contacté ...

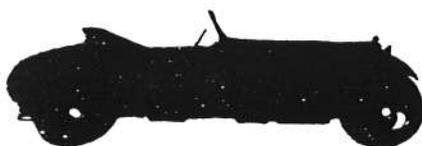
Mon coeur bat généralement lentement, tous les toubibs m'ont prédit mourir centenaire, mais là, je crus être terrassé.

Je proposai venir sur le champ "humer" la Colombie - Britannique, mais notre homme préférait être installé dans la City, pour un "deal" éventuel.

"Prenant les devants", j'écrivis, le jour même à un - un seul - le plus ancien de tous les dealers réellement internationaux, et basé depuis toujours à Londres, que je connaissais assez bien, et par personne interposée, très bien sinon intimement, Dan Margulies.

Je lui expliquai la situation et lui suppliai d'acheter l'auto pour moi, avec 2 formules à choix : à livrer open + honoraires, ou achat de sa part et revente 'raisonnable' à moi seul.

Je tremblais encore de mon audace, quand un mois plus tard, Dan fit grésiller ma "hot line" : "I believe I have seen a little 6 c here, Xavier, all & how you will, but be aware about some intentions from Tokyo" !



Le lendemain, dans une aube encore glauque, bercé à 2000 m. d'altitude par le ronronnement époumoné des 2 vieux moteurs à pistons du Convair de la British Airways, il ressemblait presque à un Dakota, le bougre, tout gavé de sucreries par l'unique et sculpturale hotesse, fraîchement dénationalisée, je bouillais intérieurement, et, c'est tout juste si, à l'atterrissage, je parvins à ne pas aplatir l'opulente créature, pour m'élancer vers l'immense aérogare, tout engourdi dans une phénoménale purée de pois bleuâtre.

Je courus, que dis-je, je volai vers les vieux pavés des mews dans le South-Kensington.

Encore tout essoufflé, je sonne. Pas de réponse !

Après tout, no panic, me dis-je : nous sommes à l'aube, et je dérange une sommité, de surcroît célibataire.

Quel "blend" ces mews, à côté, je tairai le no, 2 lourds battants de bois vermoulu, non hermétiquement clos, laissent deviner "juste de visu" : Bentley speed six, Invicta 4,5 low chassis, Hispano H6C, Mercedes GP 14', amilcar C6, Bugatti 35B .. je m'étranglai quasiment.

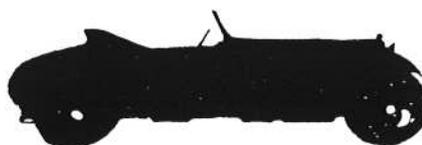
Un rapide calcul pour réaliser que le kg d'acier, aussi fabuleusement façonné, devait obligatoirement dépasser le cours de certains métaux précieux.

Un miaulement gargantuesque me sortit de ma contemplation : Dan Margulies, tout courbé, sur le volant d'une terrifiante Maserati 6 CM 34, la Pré-War italienne la plus puissante du monde, faisait son entrée rituelle, comme chaque jour, dans ce qui depuis 35 ans, était son fief indisputé.

"Abrassado ... réservé" : il est roumain, mais citoyen de la couronne !

Les vieilles portes quasi-pourries de son capharnaüm, car s'en est un, mais le plus excitant qui soit, s'entrouvent "lennnnntement", il le fait exprès ! et, déjà dans la pré-nom-bre, sur la rangée de gauche, au 2ème rang, j'authentifie instantanément le galbe somptueux d'une aile avant, fatiguée, d'une Alfa Romeo.

Presque certainement, parce que très fatiguée, parce que d'avoir dérangé le "grand Dan" (en fait, il est petit et gros), parce qu'entreposée ici, je sus inconsciemment que nous allions sceller nos destins.



Sans ne nous être rien dit, en accomplissant d'instinct les mêmes gestes, nous poussâmes de concert, en silence, le long fourreau rouge qui, sous l'éclat du soleil blafard, se laissa deviner plus qu'il ne se révéla.

Un grand moment.

Le "cul" et le pare-brise me plurent aussitôt et je saisis alors aussi toute la beauté de la "caisse alu", à la fois, moins pure et moins parfaitement dessinée que les douces courbes, absolument parfaites, du roadster Zagato, celles-ci sont moins "léchées", plus artisanales, plus "early-mid" que late-twenties, très typées et particulièrement exclusives, mélange subtil de l'école italienne, ailes avant-capot-cul-, et anglaise, - calandre, parebrise - ailes ar, enfin et surtout, le décrochement "fa-bu-leux" tout incurvé, de l'arrière du "bas" du corps de la caisse, comme les fiacres d'antan, me décidèrent sur le champ.

Le plus affreux est que notre anglais avait bien reçu ma missive, "jaugée" comme plus passionnelle qu'intentionnelle.

Ah, le fossé des cultures ou de la syntaxe !

Notre "briton" me promit de garder un contact étroit, après.. m'avoir confirmé que "sa" 6c était la voiture du stand Alfa Romeo au salon de BIRMINGHAM, en 28, et de surcroît, la seule double-arbre à compresseur, carrossée tout alu en roadster d'origine, par Atcherley établi à BIRMINGHAM et grand spécialiste de l'alu à l'époque.

Cette fois, ce ne fut plus "glub" et re-glub" mais bien "gargll et ga-gargll" (pour ceux qui ne comprendraient pas, cfr les BD de spirou & fantasio, des fifties et sixties).

Je me fis procurer tout, mais alors là, tout ce qu'ARESE et le RIAR avaient produit comme documents, photos et planches techniques sur ces petites merveilles.

J'entrai en contact avec les plus grands hobbyistes, les historiens ou ingénieurs automobiles de la marque, les mécaniciens retraités du service course, et les anciens pilotes : l'ex-champion du monde Campari, (alors retiré en Afrique du sud) le Comte LURANI, Luigi BONFANTI qui commença, il y a 25 ans, à les collectionner; Luigi FUSI, ancien cadre et historien officiel de la marque, Roy SLATER "l'inglese", ancien mécanicien du service course avec FERRARI, qui, une fois retraité en ITALIE, créa sans trop s'en rendre compte, la terrible british connexion, d'il y a tant d'années, Angela CHERRETT du Registre Pré-War A & R au VSCC, et tant d'autres qui m'indiquèrent quoi et où trouver pour cette longue quête.



En deux mois, et après quelques tombereaux de pesetas, je connaissais à peu près par coeur les 200 pages témoignées à l'égard de ces "divas" aussi légères que musclées, agiles que vrombissantes, rapides qu'homogènes, jolies que bien construites, solides que célèbres, séduisantes qu'attachantes, rares que mythiques".

Pensez donc, un tout petit "un litre et demi" (très faible cylindrée pour l'époque) et un palmarès compétition "écoeurant" face, au minimum, à des 2 et 3 litres, et, bien souvent même, à des monstres de 5 à 7 litres !

Un long regard réciproque et silencieux, entre nous, confirma tout.

Dan, qui connaissait mes moyens limités, savait pouvoir me la refuser, puisqu'un japonais débarquait l'après-midi même, au cas où je ne l'achèterais pas.

Je lui fis une proposition en "un raound, with no reserve" mais avec toute garantie, et un dépôt cash.

Quinze jours plus tard, à Ostende, me parvint, du fond des cales du bateau, le célèbre hurlement, amplifié par l'écho inouï de l'énorme ventre métallique des soutes, qui fit jaillir la divine calandre.

Sur les quais vides, balayés par le vent, tout enveloppés dans un crachin brumeux, à côté, mais point trop, de la douane, tels que des passeurs de hasch, une inquiétante valise anonyme, usée et déformée par les billets de banque, changea de mains discrètement.

Nous scellâmes cette épopée, dans un vieil hôtel pour "visiteuses aguerries", au bar s'entend, et laissâmes libre cours à nos passions arésiennes.

Après quelques hectolitres de cervoise, dûment lapée, et après nous étant commenté une petite centaine de photos, "ses dernières trouvailles aux 4 coins du monde", mon compagnon, eut ce geste fantastique de plonger dans la mystérieuse valise, pour en sortir, au jugé, une poignée de liasses, qu'il me tendit, sans le moindre regard pour estimer combien cela aurait pu valoir.

Emus, nous nous quittâmes, sous l'oeil bovinement tardigrade de la clientèle, qui devisait moules et frites, et, je le verrai toujours - affublé d'un vieux Burberrys éculé, son jean taché et en tire-bouchon, sa casquette à carreaux - s'engager sur la passerelle, avec la petite valise sale, comme un vieux pêcheur rentrer au pays, faire un petit signe amical, et disparaître dans le brouillard.



Maintenant, le plus dur restait à faire : préparer le "petit monstre" pour la saison, déjà largement entamée :

Le prochain rallye "startait" dans trois semaines !

Ensuite, la restaurer "concours" dans les règles de l'art le plus parfait, mais cela, beaucoup plus tard : à chaque période, son tombereau de pesetas !

Mais ceci est déjà une toute autre histoire.

6C 1500 Super Sport con e senza compressore

2ª serie

anno di costruzione	1928-1929
tipo di carrozzeria	Spider 2 posti
tipo di telaio	con lungheroni e traverse in lamiera stampata a C
passo e carreggiata	passo m 2,92 - carr. anter. m 1,38 - carr. poster. m 1,38
peso a secco	Kg 860 comprese 2 ruote di scorta (845 con motore senza compressore)
velocità massima	Km/h 140 (125 con motore senza compressore)
motore: numero e tipo cilindri	6 in linea, monoblocco in ghisa
alesaggio e corsa	mm 62x82
cilindrata totale	cmc 1487
potenza e giri	CV 76 a 4800 giri/1' (60 con motore senza compressore)
rapporto di compressione	5,25:1 (6,75 con motore senza compressore)
velocità media stantuffo	m/sec 13,13 (12,31 con motore senza compressore)
pressione media effettiva	Kg/cm ² 9,58 (7,57 con motore senza compressore)
testa cilindri	smontabile, in ghisa
numero e posizione valvole	2 per cilindro - in testa, inclinate a 90°
diametro luce valvole	aspiraz. mm 28 - scarico mm 28
basamento	in lega leggera, collegato in 3 punti al telaio
albero motore	in acciaio stampato, contrappesato
numero e tipo cuscinetti di banco	5 - in bronzo, rivestiti di metallo antifrizione
tipo cuscinetti di biella	in bronzo, rivestiti di metallo antifrizione
albero distribuzione	2, ruotanti su 5 supporti con boccole di bronzo
comando valvole	diretto, con piattelli e scodellini regolabili
comando distribuzione	posteriore, albero verticale con 2 coppie coniche + rinvio com. albero a camme
alimentazione	sotto pressione, con 1 compressore e 1 carburatore orizzontale (aspiraz. libera, con 1 carburatore doppio corpo verticale - con motore senza compressore)
compressore:	
tipo, giri, pressione alimentazione	a 2 lobi, costruz. Alfa Romeo - giri motore x 1,538 - Kg/cm ² 0,55
accensione	a batteria, con distributore e bobina - candele diam. 18 mm
lubrificazione	forzata, con pompa ad ingranaggi
raffreddamento	ad acqua, con pompa centrifuga e radiatore
trasmissione	a cardano unico - albero racchiuso nel tubo centrale ponte
frizione	a secco, a dischi multipli
cambio di velocità	a 4 marce avanti + RM - comando a leva centrale
rapporti del cambio	I°, 1:3,337 - II°, 1:2,10 - III°, 1:1,465 - IV°, 1:1 - RM, 1:2,97
ponte posteriore	tipo rigido, scatola in lamiera - rapporto 12/51
sospensioni	a balestra semiellittiche, anter. e poster.
ammortizzatori	a frizione, anter. e poster.
freni	a tamburo, com. mecc. sulle 4 ruote sia a pedale che a mano
guida e sterzo	a destra, com. a vite e ruota elicoidale barra longitudinale e trasversale
ruote e pneumatici	ruote a raggi tangenti - pneumatici 27x4,75
impianto elettrico	avviamento ed illuminazione a 12 V
serbatoio carburante	posizione poster. + vaschetta anter. - capacità litri 80 + 15
serbatoio lubrificante	posizione coppa motore + vaschetta suppl. - capacità litri 9 + 5
circuito acqua	motore e radiatore - capacità litri 10
vetture prodotte	10 con compressore + 15 senza compressore
prezzo vettura	Lit. 51.000 (con compressore), 47.500 (senza compressore)*

* Senza pneumatici



* 8 0 A N S *

D ' A L F A R O M E O - E U R O T R O P H A E U M

24 JUIN - 22 JUILLET 1990

Au début de l'année, nous vous annonçons la possibilité de participer au RALLYE EUROPEEN organisé par ALFA ROMEO pour célébrer son 80ème Anniversaire.

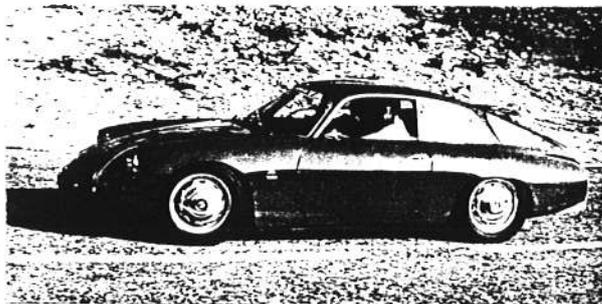
Ce sont finalement trois voitures, avec équipage suisse, qui ont pris part à ce périple de 900 km reliant ATHENE à LISBONNE, via DUBLIN.

Afin de ne pas manquer cet événement, je me suis rendu, en date du 29 juin, avec quelques Membres du Registre, à l'étape de GENEVE. Par un temps très ensoleillé, les huitante voitures du Rallye sont arrivées successivement à l'Hôtel du Rhône, après avoir passé le Tunnel du Mont-Blanc. Depuis le départ de MILAN, ce matin même, la traversée des Alpes a creusé d'importants écarts. Les premiers pointent leur calandre dès 18H00, alors que d'autres arrivent exténués, tard dans la soirée.

Les voitures sélectionnées sont remarquables et on y trouve quasiment un exemplaire de toutes les gammes construites par les usines du PORTELLO. Une seule critique : les plaques de Rallye, posées sur l'avant des voitures, sont énormes et nuisent aux lignes harmonieuses, signées Touring ou Pinin Farina.

Les conversations entre passionnés de tous pays durent tard et la nuit est bien trop courte pour les équipages qui repartent déjà le lendemain matin pour se rendre à PARIS.

A. K O H L E R



STANS 14 OCTOBRE 1990 - " ALFA TAG "

L'initiative d'une rencontre des Clubs suisses ALFA ROMEO a été prise au début de l'année par l'ALFA CLASSIC CLUB SCHWEIZ.

L'idée consistait à réunir, le temps d'une journée, les 10 Clubs de la marque, intéressés par une telle rencontre. Un Comité d'organisation a été constitué et a défini le lieu de la manifestation : le parking du centre commercial LÄNDERPARK, à STANS dans le Canton de NIDWALD.

Cet endroit permet d'utiliser, en cas de pluie, le vaste parking couvert, qui a finalement peu été fréquenté, si ce n'est que pour mettre les voitures à l'ombre; en effet, les participants ont pu profiter du dernier week-end estival de l'année. Sur le coup de midi, on recensait environ 250 ALFA ROMEO, représentant presque tous les modèles d'après-guerre. Lors de ces rassemblements, je cherche en vain une berline 2000 ou 2600, ou, peut-être, une Giulia TI; ont-elles complètement disparu ? Par contre, quelques Alfa relativement rares sont bien là : deux TI SUPER, une 2600 ZAGATO, une TZ 1 et un splendide cabriolet 2500.

Un stand d'information était réservé pour les Clubs et chaque visiteur a pu se documenter sur les activités prisées par l'un ou l'autre. Au vu du succès remporté, les organisateurs pensent déjà à l'année prochaine ...



A. KOHLER



RENCONTRE
DES CLUBS
ALFA ROMEO

14
OCT.
1990

STANS

LÄNDERPARK
DE 10H00
A 16H00



*Registre Suisse Alfa Romeo
Alfa Romeo Club Graubünden
Alfa Romeo Club Quadrifoglio
Alfa Romeo Club Schweiz
Alfa Romeo Club Zürich*

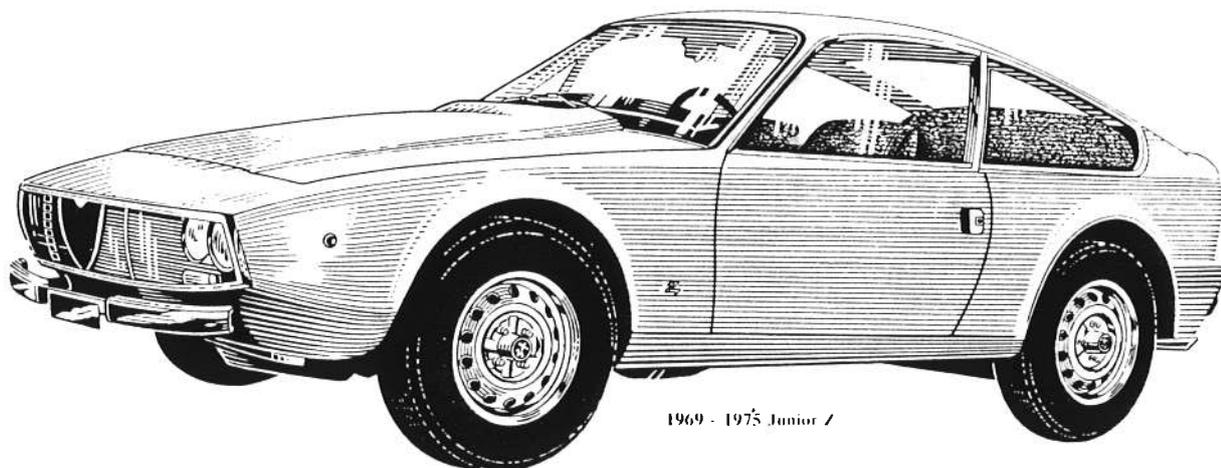


*SOCI Alfa VÉCC
Alfa Spider Club
Club Alfa Romeo Classico
Duetto Club
Alfa Classic Club Schweiz*

Koordinationsstelle:

Alfa Classic Club Schweiz
Blumenstrasse 5
8152 Glattbrugg

Tel 01 810 88 34



Junior Z

Après la description de tous les coupés Giulia carrossés par Bertone , voir nos bulletins précédents et le recueil spécial, il est normal maintenant d'ouvrir la porte et d'essayer le modèle carrossé par Zagato.

C'est au 51ème Salon de l'Auto de Turin, en novembre 1969, que cette version est présentée au public, munie d'un moteur de 1300 cm³. Du premier coup d'oeil, les connaisseurs retrouvent la griffe "Zagato" dont les composants sont : l'arrière tronqué, la ligne en coin et de très amples surfaces vitrées. Admirez la finesse des montants du toit. L'arrière tronqué est directement issu de la compétition où il a largement prouvé son efficacité dès les années 60. Quant à la ligne en coin, on assiste à ses premières applications sur les voitures de série. Après la voie ouverte par la NSU RO 80, seuls quelques coupés (FIAT X 1/9, MASERATI KHAMSIN) suivaient cette école. Puis, en 1977, c'est une berline de grande série qui adopte résolument ce concept : l'Alfa Romeo Giulietta berline. Dès sa sortie, ce dessin cunéiforme choquait le regard parmi l'ensemble des berlines disponibles sur le marché. Il faut reconnaître qu'à l'époque, peu de personnes étaient séduites ou convaincues par cette formule. Puis, au début des années 80, tous les constructeurs, que ce soit en Allemagne ou au Japon, s'inspirent du fameux coin. Pour se rendre compte aujourd'hui encore de la pertinence de cette solution technique, il suffit d'examiner les profils des Mercedes, BMW ou Honda.

Par rapport au coupé Bertone, l'empattement de la Zagato est réduit de 10 cm et atteint la cote de 225 cm, les voies restant inchangées.

Le groupe mécanique est celui bien connu de la 1300 Junior développant 89 CV DIN à 6000 tours/minute, accouplé à la fameuse boîte à 5 vitesses. Sur la balance, les coupés 1300 Bertone et Zagato affichent un poids quasiment identique, avec un très léger avantage de 10 kg pour la "Z".

La version 1300 a été produite, de 1969 à 1972 à 1108 exemplaires, alors que la 1600, de 1972 à 1975 a été "tirée" à 402 exemplaires.

Vu leur exclusivité, les Juniors Z sont particulièrement recherchés de nos jours et leur prix ont flambé ces trois dernières années.

Cette Alfa très typée restera le témoin d'une époque révolue (?) où les carrossiers italiens exprimaient leur talent sur une base mécanique commune, n'hésitant pas à mettre en production des séries très limitées.

A. KOHLER

PREMIER CONTACT AVEC L'ALFA ROMEO 1300 JUNIOR Z

Paru dans Virage-Auto No 6 en juin 1970

Essai tiré des archives de Philippe JACQUOT.

Il y a quelques années déjà, Zagato m'avait donné une envie folle d'acheter une Alfa Romeo. Il s'agissait de la « Tubolare » pour laquelle j'éprouvais une très forte attirance. Des délais trop longs m'ont alors écarté d'un achat passionné. Quand la Junior Z m'est apparue au dernier Salon de Turin, j'éprouvai le même sentiment, la même envie. La Montréal que j'espère essayer bientôt polarise mon intérêt, mais les lignes Zagato excitent mes sens. Cette nouvelle Z attire les regards, plus moderne et mieux réussie que l'Opel GT, elle manifeste par son style bien plus que par sa mécanique l'esprit « compétition » de la marque milanaise. La disparition du sigle au centre du grand vide que le carrossier a laissé dans une calandre qui fera école ne choque même pas, quand on voit la Junior Z on pense tout de suite Alfa Romeo. Zagato a incontestablement réussi une jolie voiture de play-boy et du même coup, il a rajeuni l'image de la marque sans causer aux bureaux d'études de très gros soucis.

Il n'y a pas si longtemps, dans sa recherche d'une voiture répondant à son idéal, allure sportive et budget jeune, une certaine jeunesse aisée se tournait sans hésitation vers l'Angleterre. Mais l'influence de plus en plus grande des jeunes dans la vie sociale a déterminé de nombreux constructeurs à les attirer. L'Opel GT, la VW Porsche, pour ne citer qu'elles, ont parmi leurs motivations cet argument décisif. La Junior Z n'a sans doute pas manqué de paraître aux yeux de ses promoteurs comme une

excellente réponse à ces nouvelles GT budget jeune. Vendue 2.335.000 liras en Italie (prix à l'exportation non encore fixés), la Z se place très bien dans cette nouvelle gamme dont les acheteurs sont plus soucieux d'apparence que de véritable tempérament sportif.

Des performances acceptables

Ce premier contact avec la Z s'est déroulé sur 700 km, d'itinéraire très varié : embouteillages milanais, autoroute Milan-Gênes et circuit de montagne. J'ai pu réaliser dans de bonnes conditions atmosphériques des chronos édifiants et, à l'exception d'un contrôle précis de la consommation que j'estime pour un essai très rapide à un maximum de 14 litres aux 100, je suis à même de donner une opinion complète sur une voiture qui m'a beaucoup surpris. Connaissant parfaitement la gamme Alfa Romeo et notamment le coupé GT 1300 Junior et le coupé GTA 1300 Junior, je pensais que je ne découvrirais dans la Z qu'une carrosserie. Ce préjugé s'est rapidement avéré faux et j'ai très envie d'écrire que pour un prix légèrement inférieur à celui de la GTA 1300 (2.385.000 liras), la Z offre presque autant de plaisir en conduite sportive. A 6.000 t/m contre le vent, la Z plafonne à 190 km/h au compteur et couvre le kilomètre en 20 secondes 6/10. Dans les mêmes conditions, en poussant les régimes à 6.500 t/m, j'ai couvert le kilomètre départ arrêté en 35 secondes 5/10. Aidé par un léger vent de dos et, comme à l'aller, à deux personnes à bord, j'ai pu attein-

dre 6.200 t/m en 5ème, le compteur indiquant 195 km/h et le chrono pour le km lancé 18 secondes 7/10. Le kilomètre départ arrêté était alors couvert en 34 secondes 4/10. Ces temps m'amènent à conclure que la Z est capable d'une vitesse de pointe de 183 km/h et qu'elle couvre le kilomètre départ arrêté en 35 secondes. Pour une voiture de 970 kg au moteur de 103 CV SAE, c'est honorable. Ce qui m'a donné le plus de satisfaction à ce point de vue, c'est la constance de la vitesse de pointe qui peut parfaitement être considérée comme une vitesse de grande croisière. A 6.000 t/m en 5ème, le moteur donne l'impression de respirer en douceur et les températures, malgré 20° au soleil restent inférieures à un seuil dangereux. Que de progrès accomplis depuis 5 ans à ce point de vue, je ne craindrais pas de parcourir la distance Milan-Rome à fond de 5ème en Junior Z et à ce rythme, je ne perdrais pas beaucoup de temps sur les plus rapides des voitures de prix sensiblement plus élevé. Quant aux 35 secondes sur le kilomètre départ arrêté, elles sont comparables aux temps réalisés par l'Opel GT (33 secondes) et la 914/4 (35 secondes) dont les cylindrées sont pourtant très nettement supérieures : 1.900 cm3 pour l'Opel et 1600 cm3 avec injection pour la 914. Ces comparaisons avantageuses pour la Z sont essentiellement dues à son aérodynamisme. Celui-ci pouvait me faire craindre une excessive sensibilité au vent latéral, je n'éprouvai pourtant aucun problème de cet ordre et la tenue de cap de la

junior Z me parut d'autant plus confortable que sa direction est d'une douceur étonnante.

Alfa Romeo n'avait peut être pas prévu le succès de la Z ! Elle se place pourtant en concurrence directe et fort bien placée face aux 914/4 et Opel GT. Ce qui la situe immédiatement à ce niveau, c'est son comportement routier remarquable. Nous ne résisterons pas au désir de vous présenter ces trois GT dans un de nos prochains « à couteaux tirés » et déjà je voudrais souligner — connaissant bien les trois voitures — que la Z se situe à mi chemin entre les deux autres. Sa suspension, inférieure à celle de la 914, est supérieure à celle de l'Opel GT. Sa direction inférieure à celle de l'Opel GT (de très peu) est supérieure à celle de la 914.

Elles ont en tout cas le même esprit magnifiquement exprimé; loin des écoles de pilotage que sont les Gordini par exemple, elles procurent à une clientèle jeune, une ligne sportive et une sécurité remarquable. Pour la Z, sans aucune transformation de la suspension ni du freinage, la boîte 5 vitesses supportant sans difficulté une puissance plus grande, un séjour chez Autodelta pour une transformation moteur GTA ne manquerait pas de procurer aux plus difficiles des jeunes sportifs une amélioration des performances particulièrement attractive. La vitesse maxi devrait, après cette transformation, dépasser les 200 km/h avec une marge de sécurité certaine et les accé-



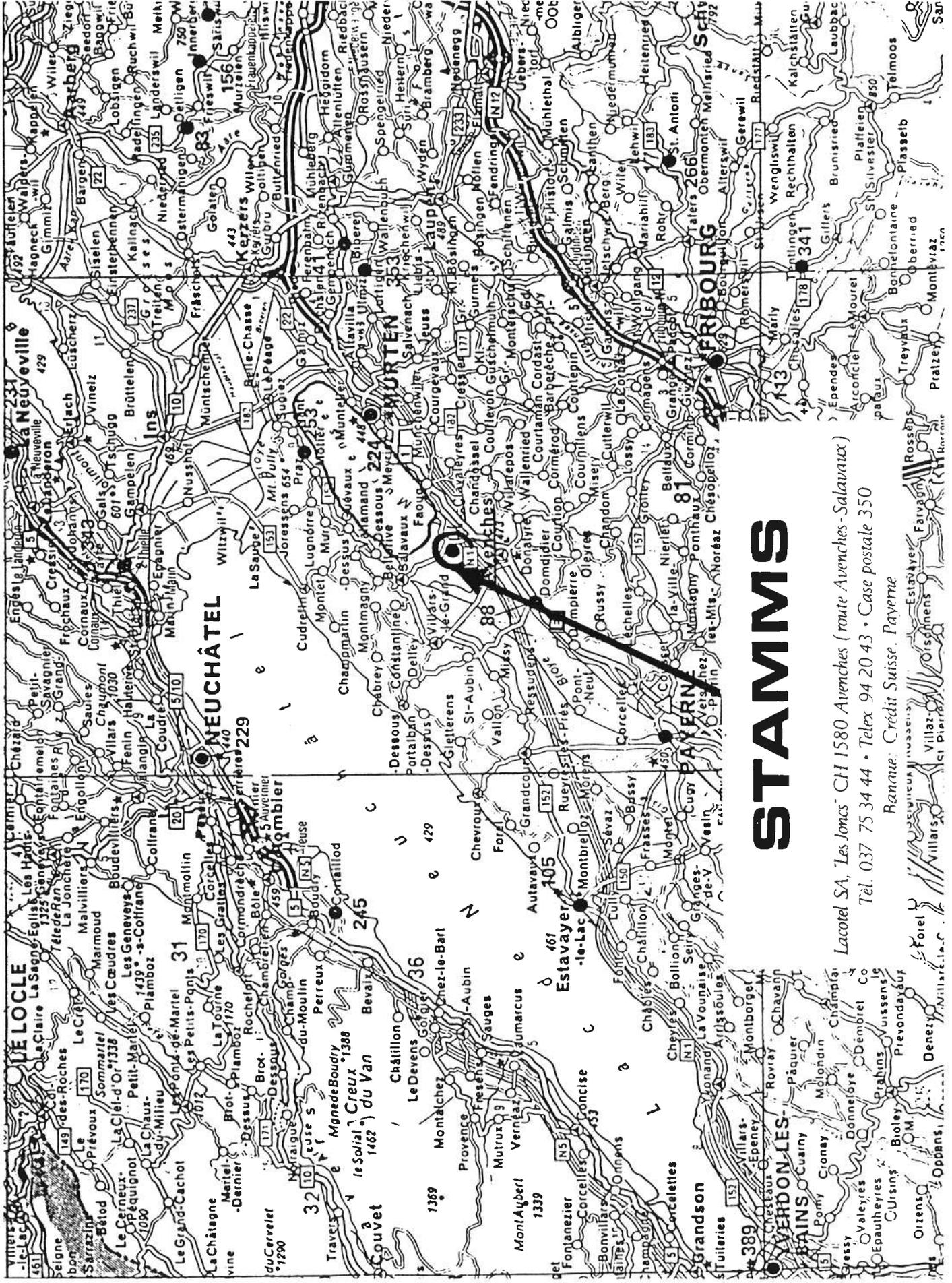
lérations de la Z devraient la conduire à parcourir le kilomètre départ arrêté en 32 secondes. Ces réflexions m'ont été immédiatement inspirées par le comportement de la Z. En la regardant bien, on ne peut s'empêcher de penser que le carrossier a réalisé bien plus qu'une étude de style. La coque compacte est totalement inscrite à l'intérieur du périmètre des roues. On a presque l'impression de bénéficier d'un centrage des masses... et cette impression visuelle est confirmée sur la route, car ce n'est pas la barre stabilisatrice ou les pneus plus larges (165 HR 14) qui procurent à la Z cette assise nettement meilleure que celle du Coupé 1300 Junior. Sous-vireuse dans les grandes courbes, elle les avale sans le moindre décrochement. Sa direction douce diminue les effets du sous-virage dans les lacets et la Z s'inscrit sans difficulté. En conduite très rapide, on cherche une limite à sa stabilité et elle semble portée très très loin. Bien sûr, tout cela n'est pas acquis sans certains sacrifices faits au confort. Le débattement des roues n'est pas énorme et la suspension est assez sèche mais quel est l'acheteur d'une Z (âge limite 35 ans) qui s'en plaindra ?

Décrire l'excellence des freins, la boîte Alfa et les autres éléments qui n'ont été que reportés du modèle de base sur la Z serait vain. Il est plus

■
 jean thieffry daniel hendrickx

important d'envisager comment Zagato a pensé le confort de sa dernière réalisation. Il n'y est pour rien si le lave-glace est toujours au plancher et le contact des essuies-glace à deux vitesses sur l'élégante console centrale où l'on retrouve la finition Alfa Romeo. Très bien habillée, la Z est aussi très bien finie. Les appuie-tête sont opérationnels, l'espace pour les pieds est suffisant et les sièges peuvent être réglés agréablement. Le volant Alfa Romeo, un peu grand, gêne les genoux d'un conducteur de grande taille pour le « heel and toe ». La visibilité est excellente vers l'avant et très suffisante à l'arrière mais une réverbération du tableau de bord la nuit n'a pas été évitée et justifierait certains remèdes faciles. L'aération de l'habitacle par l'arrière, grâce à un lève-glace électrique actionnant sur 5 centimètres l'ouverture de la vitre arrière, est très agréable et insonore même à haute vitesse. La fermeture du compartiment à bagages, sous lequel est logé la roue de secours, se fait par le même dispositif de lève-glace et donc par l'intérieur de la voiture. La Junior Z est une deux places mais il n'est pas imaginable d'y loger un enfant à l'arrière, et de nombreux bagages. Loin d'être une simple étude de style, sur une hâtive réalisation bâclée, la Junior Z prend immédiatement rang dans le marché des nouvelles GT budget jeune et elle y fera, à coup sûr, d'excellents résultats. La solidité de la mécanique Alfa Romeo maintenant réputée y sera certes pour quelque chose.





STAMMS

Lacotel SA, Les Jons CH 1580 Avenches (route Avenches-Salavaux)

Tel. 037 75 34 44 • Telex 94 20 43 • Case postale 350

Rennet: Crédit Suisse, Payenne

Estavayer-le-Lac
 Grandson
 Yverdon-les-Bains
 Fribourg
 Salavaux
 Avenches
 Neuchâtel
 Le Locle

PROGRAMME DES ACTIVITES 1991

SAMEDI 02 MARS 1991 : ASSEMBLEE GENERALE

JEUDI 28 MARS 1991 : STAMM au Restaurant

JEUDI 25 AVRIL 1991 : L A C O T E L

JEUDI 30 MAI 1991 : Route de Salavaux
1580 AVENCHES (VD) Dès 19H00

MAI 1991 (date non encore
fixée à ce jour) : EVA à l'EPFL de LAUSANNE

DIMANCHE 23 JUIN 1991 : RALLYE DU 10EME ANNIVERSAIRE DANS LA
DANS LA REGION D'YVERDON

JEUDI 27 JUIN 1991

JEUDI 25 JUILLET 1991 STAMM au Restaurant

JEUDI 24 AOUT 1991 L A C O T E L

JEUDI 26 SEPTEMBRE 1991 Route de Salavaux
1580 AVENCHES (VD) Dès 19H00

JEUDI 31 OCTOBRE 1991

JEUDI 28 NOVEMBRE 1991

AUTRES MANIFESTATIONS SELON CIRCULAIRES ULTERIEURES

La rédaction du bulletin est ouverte à vos idées ou vos 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