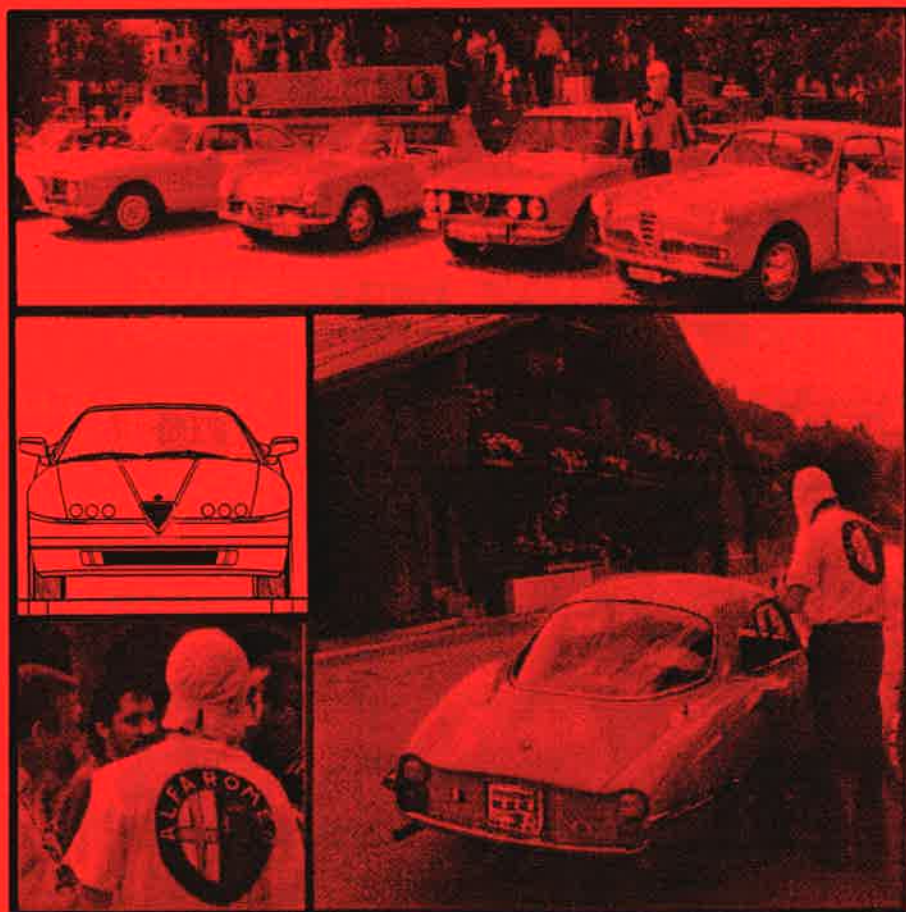




Registre Suisse

BULLETIN No 14 - DECEMBRE 1991



ADRESSE

REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO CASE POSTALE 196 1000 LAUSANNE 12

COMPOSITION DU COMITE

PRESIDENT	Antoine KOHLER Quai Perdonnet 7 1800 VEVEY	Tél. 021/922.89.01
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 Saugé 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'Epoque
Associazione Svizzera dei Veicoli d'Epoca
Associaziun Svizra da Vehichels Istorics

BILLET DU PRESIDENT

Le Registre Suisse **ALFA ROMEO** a été fondé un froid dimanche de novembre 1981, lorsque, avec Jean-Daniel JORNAYVAZ, nous avons pris la décision de diffuser un appel auprès des passionnés de la marque, qui, à l'époque, n'avaient pas la possibilité de rejoindre un paddock réservé aux "chevaux de feu".

10 années après le démarrage, les principaux buts fixés par le Comité ont été atteints grâce au travail de plusieurs personnes qui ont largement contribué, d'une façon ou d'une autre, à l'essor du Registre. Qu'elles soient ici remerciées de leurs compétences et de leur temps mis à disposition de tous.

Les 100 membres qui ont successivement adhéré à notre groupement possèdent en général des voitures d'après-guerre : quelques "1900", de nombreuses GIULIETTA et beaucoup de GIULIA sous toutes leurs formes : berlines, coupés et cabriolets.

Chaque adhérent a trouvé, durant ces dix années écoulées, un terrain privilégié où pousse en abondance le *trèfle à quatre feuilles* et il a pu partager sa passion lors des rallies, des rencontres inter-clubs ou de nos escapades en ITALIE, FRANCE, ou BELGIQUE.

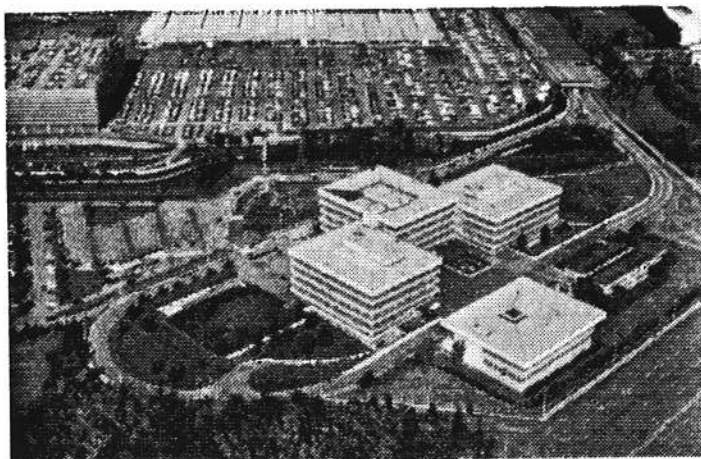
Je souhaite que le Registre poursuive longtemps ses activités sur la route déjà tracée. Elle a pour but le maintien en état de fonctionnement et d'origine de tout un patrimoine technique, témoin du savoir faire d'une époque où des ingénieurs établis à MILAN ont su appliquer, aux voitures de séries, les enseignements acquis en compétition.

Afin de marquer ce 10ème Anniversaire, le Comité a édité un porte-clef représentant une calandre typique des années 50, qui se veut un symbole illustrant les qualités qui ont fait la renommée de la marque : utilisation des matériaux et des techniques d'avant-garde. Cette calandre est taillée au moyen d'un rayon laser, dans une tôle d'acier inoxydable, puis polie miroir, miroir du temps, là où se reflète l'histoire d'ALFA ROMEO.

Le Président

A. Kohler

A Kohler



Centro Direzionale - Arese

Chers Amis,

C'est avec grand plaisir et avec toute ma sympathie que je vous salue à l'occasion de la première Newsletter qu'Alfa Romeo adresse aux Associations qui se sont constituées spontanément sous sa Marque. Vous représentez un phénomène ample - étendu au monde entier, pourrait-on dire - dont nous avons toujours pris acte avec une pointe d'orgueil.

Notre Société a toujours soutenu et soutient encore qu'il ne faut en aucune façon porter atteinte à votre autonomie, justement pour ne pas vous enlever la caractéristique dont nous sommes le plus fiers, la spontanéité.

Nous avons décidé d'entrer en contact avec vous non seulement pour vous sentir plus proches mais aussi pour vous donner, si vous le voulez bien, l'occasion d'établir des liaisons avec les autres associés.

Grâce à ces pages, nous vous proposons en effet de vous fournir les moyens pour "serrer les rangs" : par exemple (mais ce n'est qu'un exemple parmi tant d'autres), pour vous contacter dans le monde entier tout simplement en envoyant à la rédaction vos messages adressés à des Clubs ayant les mêmes intérêts et les mêmes objectifs que les vôtres.

Nous aimerions que vous vous sentiez comme une seule et grande famille qui, dans un esprit de divertissement et de rencontre toujours, aurait la possibilité de trouver des points d'appui dans tous les continents.

Dans la foulée de l'enthousiasme pour l'unification européenne nous voudrions encourager votre vocation à l'internationalité à l'échelle mondiale.

Nous travaillerons ensemble pour être encore plus unis.

Vous vous divertirez ensemble pour vous sentir encore plus importants en tant que membres d'une organisation internationale qui se distinguera par son dynamisme et son évolution permanente.

Merci d'être des nôtres.

*Administrateur Délégué Alfa Lancia
(Giovanni Battista Razelli)*



SDHM ASVE

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

Rapport du Président de l'Association pour l'année 1990

Tempora mutantur! Les temps changent, après une phase de haute conjoncture qui a duré près de 10 ans, commence une phase de restriction, et des craintes de crise se font ressentir çà et là. L'Etat pour l'accomplissement de ses tâches, demandera plus d'argent au citoyens, et particulièrement à nous, citoyens motorisés, qui avons prouvé depuis longtemps déjà que nous étions des vaches à traire. C'est une belle époque pour les écologistes de tout bord, qui vivent en partie sur le dos des automobilistes. Notre Président de la Confédération exige que les automobiles sans catalyseur soient condamnées à la démolition. Est-ce que nos véhicules de collection devront en être réduits à l'immobilité dans les musées, se couvrant de plus en plus de poussière et de rouille? Aussi longtemps que notre association existera, et «les signes favorables» pour une longue vie existent, nous ferons tout pour que nos véhicules historiques puissent encore circuler dans ce pays. L'ASVE s'est impliquée dans le maintien des véhicules historiques, et a déjà obtenu quelques résultats.

Dans le canton du Zurich, notre association est intervenue pour que les automobiles sans catalyseur ne soient pas frappées d'un impôt supplémentaire. Elle a obtenu également que les assurances décident tout à coup de discuter afin d'offrir des conditions d'assurance meilleures pour les véhicules historiques. Elle est intervenue auprès de politiciens et du Président de la Confédération afin d'avoir une prise de position claire, quant à l'avenir des véhicules à moteur historiques.

Elle a également fait de nombreuses interventions pour obtenir qu'un système d'immatriculation particulier soit enfin mis en place dans tous les cantons. Durant l'année également, l'association n'a jamais renoncé par exemple, à lutter contre une augmentation importante des taxes pour les véhicules anciens dans les cantons de Bâle-ville, Bâle-campagne et Uri. Depuis longtemps elle lutte également et continuera à le faire pour que même dans les cerveaux d'écologistes et de politiciens, la notion de véhicule historique appartenant à un passé culturel devienne enfin une réalité.

L'activité de l'association a rencontré beaucoup d'échos, l'augmentation du nombre de membres le prouve, l'année passée 40 clubs avec environ 5'000 membres étaient rattachés, actuellement nous sommes 52 clubs avec plus de 6'000 propriétaires de véhicules.

Afin de poursuivre ses tâches, l'ASVE arrive lentement au bout de ses capacités, tant structurelles que financières. Dans le premier cas, une surcharge de travail s'est faite sentir, et dans le second cas, une augmentation des moyens financiers est devenue indispensable. Le montant symbolique de Fr. 1.- par membre ne peut plus être maintenu. Au cours de deux conférences avec les Présidents de clubs, le 18 juin et le 2 décembre 1990 à Lenzbourg, le comité a montré la nécessité d'une augmentation des contributions individuelles à Fr. 5.- par membre. La majorité des Présidents de clubs s'est déclarée d'accord avec cette proposition. Il est certain que l'on demandera toujours plus à l'ASVE d'une part, et que, d'autre part, l'horizon est loin de s'éclaircir. Ce supplément de tâches ne peut plus être accompli avec les moyens actuels. La situation est même devenue si difficile que 4 membres du conseil d'administration ont acceptés de prêter un certain montant à l'association. Ceci prouve combien, au sein du conseil, l'attitude est positive, et la volonté grande de tout mettre en oeuvre pour atteindre les buts fixés.

Le comité est persuadé que les membres accepteront cette augmentation de Fr. 1.- à Fr. 5.- qui correspond à peine au prix de 2 cafés crème ou de 4 litres de benzine. Il se rend aussi compte qu'une telle augmentation de la contribution individuelle représente pour certains clubs une charge supplémentaire mais dans

Rapport du Président de l'Association pour l'année 1990

l'intérêt général, elle devrait être supportable. Il convient de rappeler que depuis sa fondation il y a 6 ans, l'association n'a jamais augmenté sa cotisation.

L'aspect le moins positif de ceci, il faut naturellement le souligner, c'est que les efforts de l'association profitent également à ceux qui n'en sont pas membres. Toutefois, ceci est malheureusement inévitable. D'un autre côté, chaque membre de club a la possibilité d'agir efficacement au sein de l'association. Dans le cadre du rapport annuel, il est réconfortant de voir que plusieurs clubs ont également utilisé de manière positive l'ASVE. D'une manière ou d'une autre, l'augmentation de la cotisation ne couvrira de toute façon pas les frais. Comme par le passé, nous continuerons à dépendre, pour une bonne part, des sponsors. Depuis la fondation de l'association, les 3/4 des revenus proviennent de sponsors et le dernier quart des cotisations et des ventes de plaquettes, etc.. Toutes les entreprises et personnes qui, au cours de l'année 1990 nous ont soutenus, sont particulièrement remerciées.

Les ventes de plaquettes et d'autocollants représentent un nouveau moyen de financement pour notre association. Après des débuts difficiles, la vente s'est bien développée, et nous tenons à remercier les Présidents de clubs qui ont particulièrement soutenu ce mouvement. Leur initiative a porté ses fruits.

Un autre problème, particulièrement d'actualité en 1990, fut celui de l'information. Nous avons renforcé les relations entre l'association et les médias, une conférence de presse a présenté les résultats de notre questionnaire sur le kilométrage annuel des véhicules historiques en Suisse. Toutefois, beaucoup de membres ne connaissent l'association que d'une manière très incomplète, les journaux de clubs ne donnent souvent pas d'informations ou ne sont pas suffisamment informés. Pour la première fois en 1990, nous avons eu deux conférences de Présidents durant l'année, ce qui nous a aidés à améliorer le dialogue. L'ASVE est heureuse de pouvoir vous annoncer qu'une initiative privée est en préparation afin de donner une plus grande plateforme à l'association, nous espérons vivement que le projet deviendra rapidement une réalité. Comme par le passé, les nouvelles et informations officielles de l'association sont mois après mois publiées dans la revue «Auto-exclusiv».

Nous sommes également heureux de saluer la constitution à fin juin 1990 de l'ASVE, notre branche en Suisse romande. Nous aimerions rappeler encore une fois que l'association est une association Suisse, sans considération de langue et de région. Par conséquent, nous sommes la plus grande organisation de cet ordre en Suisse, et la seule qui puisse vraiment s'appeler organisation nationale. Ceci est d'un poids important pour nous.

Pour la première fois en 1990, une large publicité en faveur de l'association a pu être réalisée, non seulement au moyen d'un prospectus en couleur, mais aussi grâce à la réalisation de panneaux d'exposition présentant différents clubs et les buts de l'association. Des expositions se sont déroulées au Glatt-Zentrum, au Volkiland près de Zurich, de même qu'à la Bourse de Berne, où notre association, en tant qu'hôte, a pu intéresser un public nombreux. Une définition de «véhicules historiques» a également été rédigée, définition qui sera un instrument indispensable face aux autorités ou politiciens, aux assurances, aux services fiscaux. Enfin il ne faut pas oublier non plus les efforts de l'association pour faciliter l'importation de véhicules historiques en provenance des Etats-Unis. Cette activité également a rencontré un certain écho dans la presse.

S'il n'était pas prévu en 1990 de mettre sur pied la manifestation d'Avenches, toutefois, une nouvelle réunion aura lieu en 1991 dans une nouvelle forme. L'hôte de marque sera la marque Panhard, une marque qui fête son 100ème anniversaire.

Durant l'année écoulée, le comité et les commissions se sont réunies 21 fois, un grand merci à chaque participant.


Liste der Mitglied-Clubs SDHM, Oktober 1991
Liste des clubs membres ASVE, octobre 1991

(Kontakt zum Dachverband / einzig gültige Korrespondenz-Adressen)

Club-Präs.

1.	Registre Suisse Alfa-Romeo	A. Kohler	Case postale 196	1000 Lausanne 12 Chailly	A. Kohler
2.	Amazona-Team/Schweiz. Volvo-Club	H. Maurer	Postfach 135	5036 Oberentfelden	
3.	Nostalgic American Car Club	H.H. Döbeli	Chilweg 25	8165 Oberweningen	H. Stöckli
4.	Bugatti-Ferrari Owners' Club Switzerland	K. Schär	Postfach 1242	4502 Solothurn	K. Schär
5.	Cadillac Club of Switzerland	H. Jakob	Steinerstr. 8	9052 Niederteufen	H. Jakob
6.	Citroën Traction Avant Club	D. Eberli	Postfach 1066	8058 Zürich-Flughafen	D. Eberli
7.	Club Citroën Suisse 34-57		Case postale 327	1001 Lausanne	L.R. Burneus
8.	Citroën-DS-Club Schweiz	H. Maas	Wilerstrasse 4	8427 Rorbas	M.Scharowski
9.	Gruppe Hist. Sportfahrzeuge GHS	O. Christen	Hauptstrasse 16	4101 Ettingen	O. Christen
10.	Jeep-Club Switzerland	P. Zürrer	Eichmatt	8143 Stallikon	P. Zürrer
11.	Maserati-Club CH	W. Rüegg	Kanonenweg 16	3012 Bern	W. Rüegg
12.	Interessengemeinschaft (IG) NSU	P. Hadorn	Mattenhof	3044 Säriswil	
13.	Club Panhard + Levassor Suisse	Dr. M.Oesterle	Spitalgasse 16	3011 Bern	M. Oesterle
14.	NSU Ro-80 Club der Schweiz	O. Weiss	Postfach 304	9500 Wil	O. Weiss
15.	Studebaker Car Club Switzerland	U. Wellauer	Niedermattstr. 2	8912 Obfelden	
16.	VW Uraltkäfer-Club Schweiz	P. Keller	Emma-Horber-Weg 1	3604 Thun	P. Keller
17.	Streetcruisers Classic Club	G. Pedretti	Via Gaggiolo 69	6596 Gordola	G. Pedretti
18.	Lancia Club Suisse	F. Cavadini	Postfach 60	3000 Bern 16	F. Cavadini
19.	Old MG Club	E. Riederer	Im Zelgliacher 2	8908 Hedingen	Th. Hungerbühler
20.	MG Car Club Switzerland	G. Belser	Postfach 346	4021 Basel	
21.	Oberländer Auto-Freunde	H. Leuenberger	Zelgstrasse 29	3612 Steffisburg	H. Leuenberger
22.	Swiss Lotus Team	U. Ruprecht	Schlossgutweg 21	3073 Gümligen Postfach	D.Aebersold
23.	Schweizer Mercedes-Benz Veteranenclub	H. Wohlgroth	Freudenbergstr. 107	8044 Zürich	G. Bürgin
24.	Club Alfa Romeo Classico	Frau M. Bühner	Stallikerstr. 4	8142 Uitikon	Marlies Bühner
25.	MG-A Club Schweiz	D. Weber	Haldenstr. 41	8908 Hedingen	
26.	Hier Automobiles	P. Arnd	Sablons 36	2000 Neuchâtel	
27.	Mustang American Club	K. Lüthy	Lochstr. 63	1797 Münchenwiler	K. Lüthy
28.	The Swiss TR-Club	H. Baur	Akelei	6313 Edlibach	H. Baur
29.	Club des Voitures et Motos Anciennes	M.C. Favre	Case postale 291	1860 Aigle	
30.	Monteverdi Club	R. Wenger	St.Gallerring 40	4055 Basel	R. Wenger
31.	Triumph-Stag-Club CH	Chr.Gonzenbach	Reuttsstr. 15	9500 Wil	M.Schönenberger
32.	Scimitar-Club of Switzerland	B. Meier	Hürststrasse 80	8046 Zürich	Iris Müller
33.	Jaguar Drivers' Club Switzerland	U. Schmid	Postfach 446	4503 Solothurn	U. Schmid
34.	VW Porsche 914 Club Schweiz	H. Soom	Worbentalstr. 69	3063 Ittigen	
35.	Renault Floride + Caravelle Club	K. Haldi	Bollenhofstr. 5	8953 Dietikon	R. Baeten
36.	IDeale DS	E. Feser	Guggenbühl	9223 Halden	
37.	Volvo-Sport Club	H. Hürlimann	Brunngasse 9	8625 Gossau	
38.	Topolino Club Zürich	R. Zehnder	Rifferswilerstr. 7	8915 Hausen a.A.	R. Zehnder
39.	Lancia Club Romand	A. Cailler	Rte Choulex 14	1253 Vandoeuvres	
40.	Freunde Historischer Fahrzeuge	B. Rankwiler	Sarganserstr. 61	7310 Bad Ragaz	B. Rankwiler
41.	Renault Heck Club Suisse	B. Vilim	Tiergartenstr. 5	8802 Kilchberg	
42.	Friday Night Cruisers	W. Lisser	Postfach	4708 Luterbach	W. Lisser
43.	Classic Car Club Rheintal	M. Mäser	Hans Saxerstr. 20	9453 Eichberg	M. Mäser
44.	Fiat 500 Club Schweiz	Joh. Jucker jun.	Postfach 200	3028 Bern	
45.	Swiss Gremlin and Pacer Fan Club	P. Stücheli	Wartstr. 27	8400 Winterthur	
46.	Alfa Classic Club Schweiz	R.A. Isenring	Blumenstr. 5	8152 Glattbrugg	
47.	DKW Owners' Club	T. Egger	Himmelreichstr. 28a	6283 Baldegg	W. Steffen
48.	ACCZ American Car Club Zürichsee	U. Grossmann	P.O. Box 125	8707 Uetikon a. See	U. Grossmann
49.	Oldtimer Club Saurer	R. Gerber	c/o Adolph Saurer	9320 Arbon	
50.	R-R.E.C. Rolls-Royce Enthusiasts' Club for Rolls Royce and Bentley Owners	W. Steinemann	Alberenberg	9402 Mörschwil	H. Albrecht
51.	Alt-Opel I.G.	M. Pusich	Kirchgasse 16	5034 Suhr	M. Motzet
52.	Swiss Morris Minor Club	B. Strickler	Wehntalerstr. 50	8165 Oberweningen	H.-U. Gubser
53.	Squadra Topolino Bern	F. Buser	Postfach 1367	3601 Thun	F. Buser
54.	Jensen Owners' Association of CH	H.P. Wieland	Rebenstr. 13	8360 Eschlikon	H.P. Wieland
55.	Duetto Club (Alfa Romeo Spider)	H. Rottmann	Weiherhof 3	8604 Volketswil	H. Rottmann
56.	Jensen Owners' Club of Switzerl.	E. Preiswerk	Halestr. 49	3176 Neuenegg	E. Preiswerk
57.	Kaiser Owners' Club Switzerland	A. Birrer	Müsegg 7	8180 Bülach	A. Birrer
58.	US-Classic Car Association	A.R. Meng	P.O. Box 330	8707 Uetikon a. See	A. R. Meng

40 ANS D'AGENCE ALFA ROMEO

VAN STEENKISTE - GENT (B)

18 - 19 MAI 1991

Souvenez-vous, en mai 1989, nous faisons la connaissance de **Thierry INGHEL**S, venu de BELGIQUE pour notre rencontre internationale en Valais. En mai 1991, M. INGHELs invitait, à son tour, les membres du Registre pour célébrer le 40ème Anniversaire de l'Agence ALFA ROMEO, tenue par sa Famille dès 1941.

Depuis l'aire de repos précédant la ville de GENT, 5 ALFA, immatriculées en Suisse, se font ouvrir la route par une 164, équipée "police" pour la circonstance. En fin de journée, les 200 participants sont réunis dans le vaste atelier de l'agence où a lieu le dîner d'Anniversaire. Les amis de la marque milanaise sont venus de FRANCE, ALLEMAGNE et HOLLANDE, et, à leur intention, le décor est particulièrement soigné : tentures rouges, exposition de modèles prestigieux, dont l'ALFETTA 158 du "Museo Storico" et la 1500 ssc, décrite dans notre bulletin No 13. Tous les ingrédients sont réunis pour une ambiance extraordinaire qui se prolonge tard dans la soirée. Pas d'inquiétude pour la rentrée : les 164 "police" effectuent des navettes ultra-rapides jusqu'à l'hôtel.

Le samedi matin est réservé à la visite de la ville de G E N T, puis, l'après-midi, 2 activités ont lieu : Le concours d'élégance et le départ du rallye.

Les membres du **Registre** se sont distingués lors de ces deux événements :

• *M. et Mme CHARBON* (Junior 2) sortent vainqueurs d'un rallye long et ardu !

• *M. PHILLIPS* gagne un des premiers prix dans sa catégorie au concours d'élégance. Son impeccable MONTREAL orange n'a pas laissé le jury indifférent.

La grande salle à manger de l'Hôtel S T E R L I N G réunit, une dernière fois, les invités pour un somptueux repas, et, déjà, il faut préparer le voyage du retour.

Un très grand merci à notre ami **T h i e r r y** qui a préparé ce 40ème Anniversaire jusque dans les moindres détails pour accueillir les Alfistes d'EUROPE. Ils en garderont un excellent souvenir et je suis persuadé que, lors d'un prochain voyage à GENT, ils ne manqueront pas de s'arrêter à la Lange Violettenstraat.

Al-



1951



1991

■ VAN STEENKISTE ■ // *Alfa Romeo* 



LES QUARANTE ANS DU GARAGE

VAN STEENKISTE

CONCESSIONNAIRE ALFA ROMEO OU LA BELGIQUE CA NOUS VA COMME UN GANT



Une ALFETTA 158 de l'usine, une villa d'Este superbe, une rare 1500 compresseur, une 2500 la "164" de l'époque, une SZ "dans son jus".

Voici, entre autres, quelques belles pièces offertes à mes yeux émerveillés lorsque nous pénétrons dans le garage de Thierry INGHELS décoré et aménagé en salle de spectacle. Nous y passons la soirée de samedi, soirée que chacun apprécie à sa manière : les uns (proches de l'entrée) magnifique buffet fromages très bien présenté, les autres, un magicien présentant un numéro de télépathie ou encore, pour la table helvétique, les commentaires judicieux d'un maître d'hôtel d'opérette.

Dimanche matin 10H00 départ de l'hôtel en cortège, direction centre ville où, sur une grand'place, la Plaine St-Pierre, deux parcs fermés sont aménagés; un, pour les autos jusqu'à 1975, l'autre, pour les récentes. Puis un tour de ville en calèche nous fait découvrir la vieille ville de GENT et ses maisons corporatives, toutes plus belles les unes que les autres. 13H00, retour au parc fermé dans une 164 gendarmisée pour la circonstance, 6 personnes à l'intérieur et 90 km à l'heure en ville, feu bleu sur le toit.

13H30, le parc dans anciennes est rempli : GIULIA, GIULIETTA, berlines spider et coupé, une bonne image de la gamme des ALFA de collection. Pour ces dernières, un concours d'état où deux juges, journalistes autos très cotés en BELGIQUE, priment, entre autres, une MONTREAL orange, venue des bords du Léman, mais aussi une Junior Z rouge, belle, propriété d'un hollandais peu avenant. (Renseignements détaillés chez P. BARDET).

13H45, briefing par le G.O. de service, puis distribution du road book pour le rallye, un road book comme les vrais avec :

./.

En 1ère étape, un parcours chinois à couvrir à la centaine de mètres et à la minute près

En 2ème étape, lecture de carte. "Histoire vécue" : une photocopie d'une carte de la région au 1.25'000 avec le parcours souligné en noir, nous est distribuée. C'est l'heure, on y va, à gauche, à droite, tout droit, c'est tout bon, on est dans le vrai ... 5 minutes plus tard :

Regarde la GIULIA, ils se sont plantés, ils sont à contre sens !

Tiens ! encore un autre qui s'est paumé ... Tes sûr qu'on est juste ? Regarde, moi je conduis et arrête de tourner cette carte dans tous les sens... le reste étant censuré. Bon ! on suit les autres et on verra. Et voilà, dans le plat pays, une colonne d'ALFA cherchant son chemin et arrivant à bon port, guidée par un autochtone complaisant.

Une 3ème étape, identique à la première, nous ramène dans les environs de GENT sur un grand parc où un slalom nous attend. Remise du carnet de route au dernier contrôle horaire, slalom, pas évident si on veut aller vite et retour à l'hôtel.

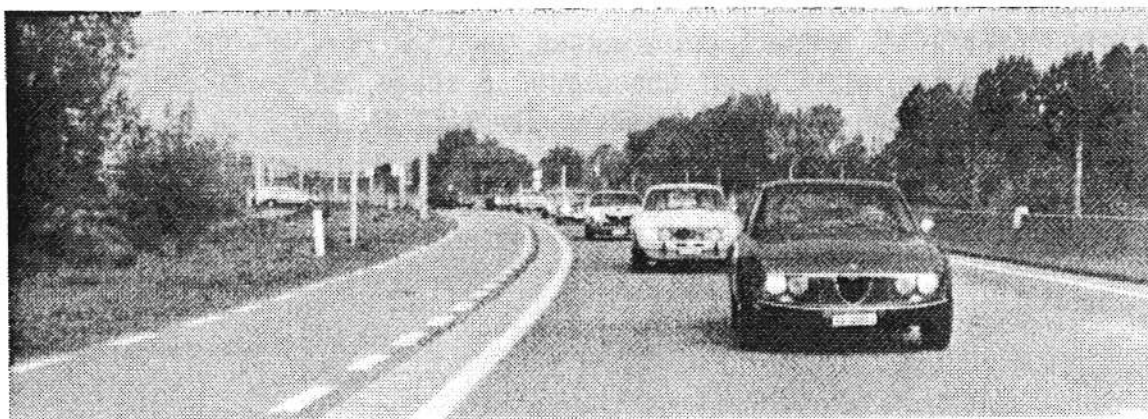
21H00, Hôtel Sterling, remise des prix et excellent repas de gala. Puis, la délégation suisse a le plaisir de partager les derniers verres avec l'ami MAILLARD, un vaudois, ancien inspecteur de vente chez ALFA ROMEO suisse actuellement P.D.G. d'ALFA Belgique et invité pour la circonstance.

Lundi matin, petit déjeuner en commun, salutations et au revoir, puis, retour sans histoire au P a y s du 7 0 0 ème.

Deux jours qui restent désormais gravés dans toutes les mémoires.

Merci Thierry de cette Fête, félicitations de ton organisation et on s'inscrit d'ores et déjà pour le 50ème.

Yves CHARBON



3 E M E GRAND PRIX RETRO DE

L' E P F L

DIMANCHE 26 MAI 1991



Le rendez-vous du mois de mai à l' E P F L connaît un succès grandissant depuis 1987, date à laquelle un groupe d'étudiants de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne lançait le projet d'une exposition évoquant l'histoire de l'automobile. Ce sont plus de 250 voitures et motos anciennes qui ont répondu à l'enthousiasme du Comité d'organisation. Ce dernier a mis sur pied un vaste parking et un circuit de démonstration où les voitures ont pu évoluer par groupes de 15 à 20. La délégation du Registre a largement garni le groupe des ALFA ROMEO, avec, notamment, 3 exemplaires de la Junior Z, en plus, présentés aux trois couleurs italiennes !

Face au parking, les participants ont eu l'occasion de visiter une remarquable exposition intitulée : "*Miroir des Techniques*".

Sous un dôme constitué d'une nouvelle structure hyper-performante en bois, plusieurs maquettes, panneaux, instruments, outils retraçaient l'histoire des techniques telles que : **informatique, microtechnique, chimie, matériaux, et mécanique**. Côtéant ces témoins illustrant 700 ans d'histoire, les derniers travaux de recherche établis à l' E P F L démontrent les perspectives extraordinaires des sciences, au seuil du 20ème siècle.

AK.

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

Y V E R D O N - L E S - B A I N S

D I M A N C H E 2 3 J U I N 1 9 9 1

C'est au Kiosque à musique du Casino que le départ du Rallye a été donné. Dès 08H00 le matin, 23 équipages sont prêts à affronter le parcours concocté par Gilbert THIERCY. Les concurrents s'engagent dans les forêts et les routes champêtres, en suivant un "road-book". Quelques épreuves d'habileté jalonnent le parcours et l'on aperçoit les difficultés qu'ont certains à suivre un circuit représentant une image bien connue : celle du trèfle à quatre feuilles ! Ailleurs, on peut constater combien il est difficile d'avancer les yeux bandés vers un bloc de sagex. Par contre, tous les membres se révèlent à l'aise dans le maniement des armes à feu. (Avertissements aux absents ...) Encore quelques questions sur l'histoire de la marque et c'est l'arrivée où l'apéritif est servi à l'ombre du kiosque à musique, dominant le parc des voitures, parmi lesquelles on relève une belle brochette de berlines : 1900, GIULIETTA TI, 2000 (année 70) et NUOVA SUPER.

Après le dîner, c'est la proclamation des résultats et la distribution d'un ensemble de très beaux prix réunis par l'organisateur.

Le vainqueur de cette 6ème édition du Rallye est vivement félicité et l'ensemble des membres lui fait confiance pour l'organisation du 7ème Rallye de 1992.

Au nom de tous les participants(es), je tiens, ici, à remercier Gilbert THIERCY et tous ses amis qui ont su organiser et animer cette magnifique journée.

R E S U L T A T S :

- | | | | |
|-------------|---------|-----------|----------|
| 1. PELLANDA | Claude | 6. IMHOF | Daniel |
| 2. KOHLER | Antoine | 7. JOHNER | Ueli |
| 3. PERISSET | Jacques | 8. BARDET | Pierre |
| 4. BRAND | Yves | 9. CORNU | Philippe |
| 5. PROTZEN | Andreas | 10. AUBRY | Arlette |

A. KOHLER



10 EME ANNIVERSAIRE DU REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO

21 - 22 SEPTEMBRE 1991

Le point de départ de ce week-end se situait au *Musée de l'Automobile* à M U R I A U X , dans le Jura. Dès 10H00, le matin, les participants étaient accueillis dans cette région des Franches-Montagnes que chacun apprécie pour ses vastes espaces verts.

Après la visite de son musée, notre ami **Claude FRESARO** nous a proposé de faire la connaissance de Serge CATTIN qui dirige un atelier de restauration de voitures anciennes, là où renaissent des automobiles qui arrivent souvent dans des états peu racontables. L'heureuse occasion a été pour nous d'admirer une ALFA ROMEO très rare : une 2500 Turismo, 5 places, que notre ami Stojan ZORN avait fait restaurer de A à Z.

Merci et bravo à l'atelier **R V A S A** de SAIGNELEGIER et à **Stojan ZORN** qui nous avaient réservé un accueil chaleureux.



Durant l'après-midi, l'itinéraire nous faisait franchir les crêtes du JURA pour nous conduire dans les Préalpes fribourgeoises, à l'Hôtel CAILLER de CHARMEY.

Le repas du soir était accompagné d'une exposition de modèles réduits ALFA ROMEO et de discours du Président, retraçant, en quelques tableaux, l'histoire du Registre.

La journée du dimanche comportait un rallye qui devait guider les concurrents à travers les Alpes vaudoises. L'itinéraire était jalonné de nombreuses questions et, au croisement d'une réunion d'ALPINE-RENAULT, on n'a déploré aucune démission parmi nos membres.

L'arrivée avait lieu à VILLARS où un superbe menu thaï faisait presque l'unanimité.

Merci à **Daniel DESCOEUDRES** et à **Jacky PERISSET** de leur parfaite organisation qui a réuni 25 équipages venus de SUISSE, FRANCE, BELGIQUE et ITALIE.

A. KOHLER



VOYAGE DANS LES ENVIRONS

DE

T U R I N



Dimanche soir 16 décembre 1990, fin d'un week-end **A L F A** avec assemblée du Club de FRANCE, excellente soirée entre Alfistes, bonnes résolutions :

L'an prochain, beaucoup moins de ces sorties consacrées à l'automobile. ...

Mercredi 2 janvier 1991, 05H30 du matin, les yeux rougis par le manque de sommeil, la saine fatigue d'une année bien commencée dans les jambes, nous voici prêts pour le départ, direction sud des Alpes.

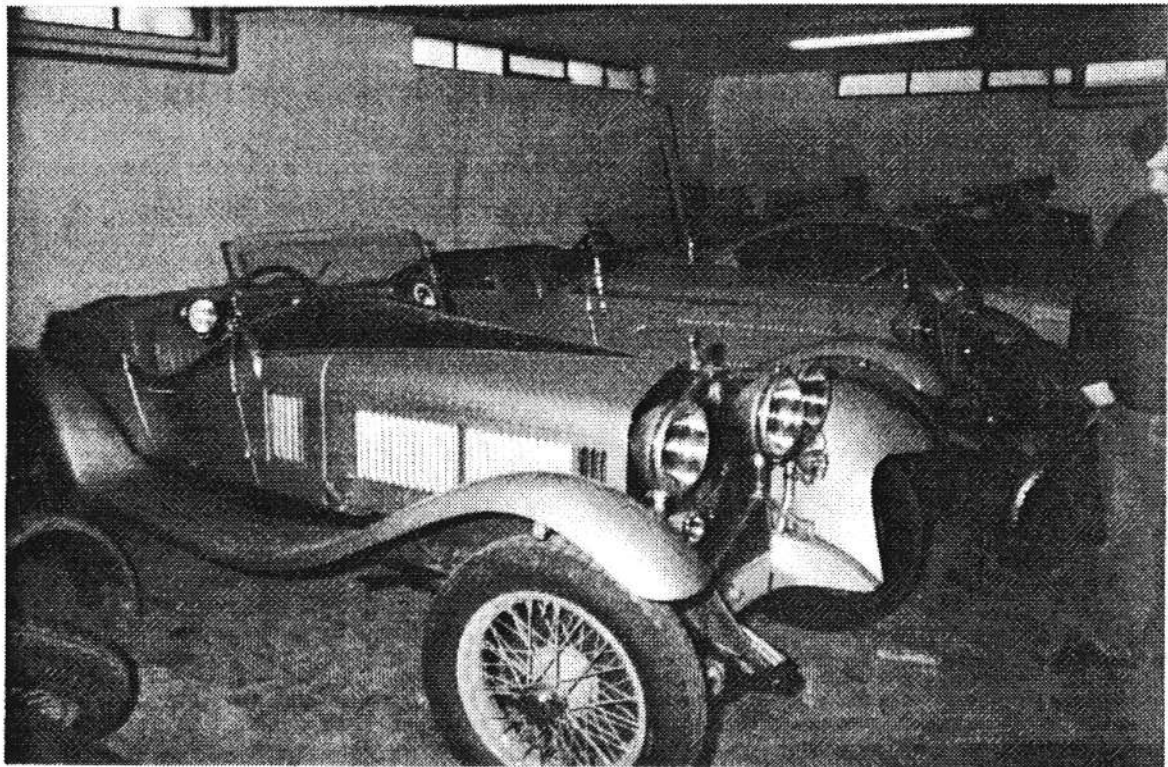
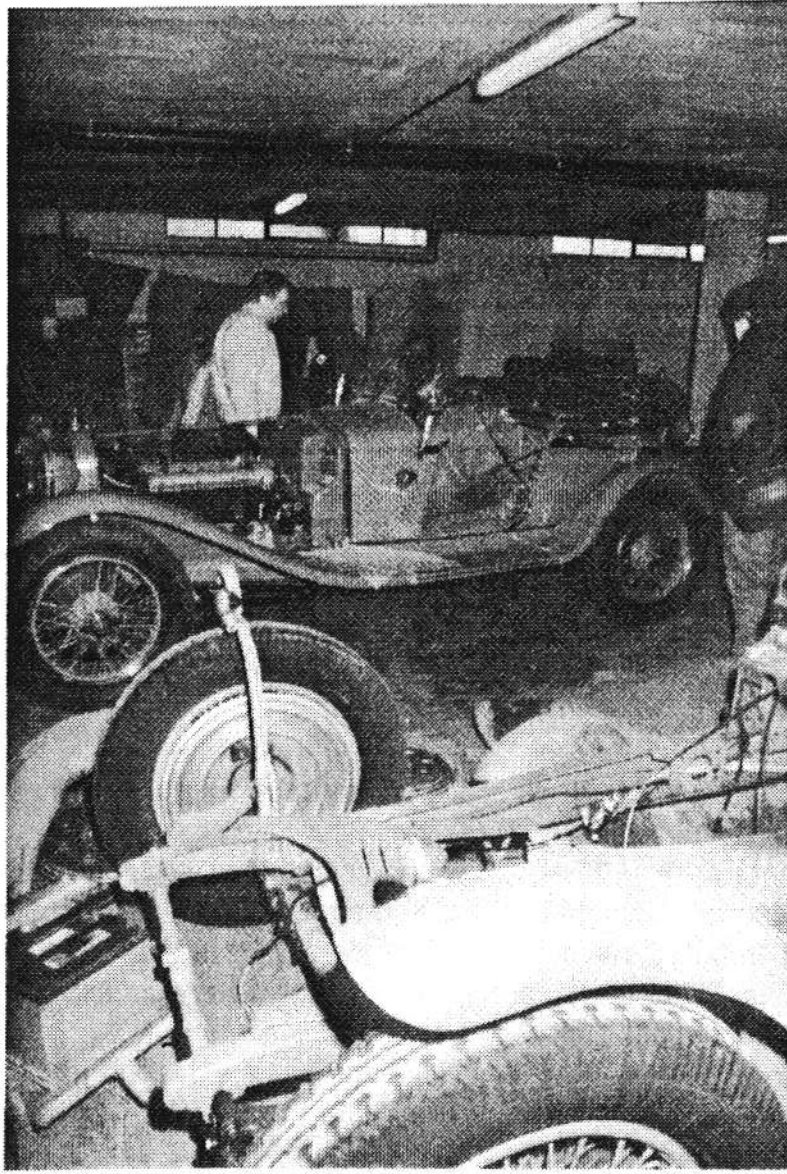
MARTIGNY 06H00, l'équipe est au complet : Ernest **SCHMID**, historien de l'automobile, Nato **VISENTINI** de la Fondation GIANADDA et ses serveurs.

Neige et glace pour passer le ST-BERNARD et arrivée à 09H30 à ORBASSANO, petite ville proche de TURIN. Un quartier tranquille, une simple maison sur un étage. Au sous-sol, nous voici dans l'antre de César, le sorcier qui redonne vie au coeur de la 1750 du musée GIANADDA .

Dans le premier garage, stupeur ! Trois 1750 Z A G A T O :

- . une grise et noire et deux rouges dans un état concours
- . une 2300 carrossée par Ermann ROSSI, plus belle que neuve,
- . une MONZA sans moteur (nous le retrouverons plus loin) et un châssis complet de 1750 Berlina.

./



Dans la cour, le châssis d'une Typo 308 ayant couru en ARGENTINE, châssis nu, sablé et protégé de la rouille, prêt à passer dans les mains du docteur. Accompagnant cette pièce, plusieurs documents, dont une facture de révision du moteur, effectuée chez ALFA ROMEO en 1950, ainsi que la formule de la "potion magique" pour faire ronronner la bête : *méthanol alcool, ricin* et, pour finir, ajouter, goutte à goutte, un litre d'eau ALFA ROMEO Dixit.

Dans l'atelier, deux 2300 8C en cours de montage (nous ne prendrons pas position sur vraie-fausse ou fausse-vraie). Tout est neuf ou restauré avec, dans un châssis, le moteur de la MONZA, utilisé comme gabarit afin d'effectuer le montage de tous les éléments "à blanc", ceci dans un atelier comme on n'en fait plus où l'on butte sur des quantités de pièces introuvables : tambours de freins de la Typo 308, carburateurs, magnétos, compresseurs, ligne d'échappement complète pour 2300 etc., etc.

Notre hôte nous montrera tout, nous expliquera tout ... il travaille sur des Alfa d'avant-guerre depuis 1947. Vraie, copie, réplique, d'autres dont nous pourrions parler avec beaucoup plus de compétences et ce ne sera pas notre propos. Il n'en reste pas moins vrai que dans notre époque du catalyseur, de multi-soupapes, d'essence sans plomb et autres boîtiers électroniques, il existe encore, dans cette merveilleuse ITALIE, des personnages capables, absolument pas avares de leur savoir, de maintenir ou de reconstruire des automobiles, comme seuls les ouvriers du PORTELLO savaient le faire.

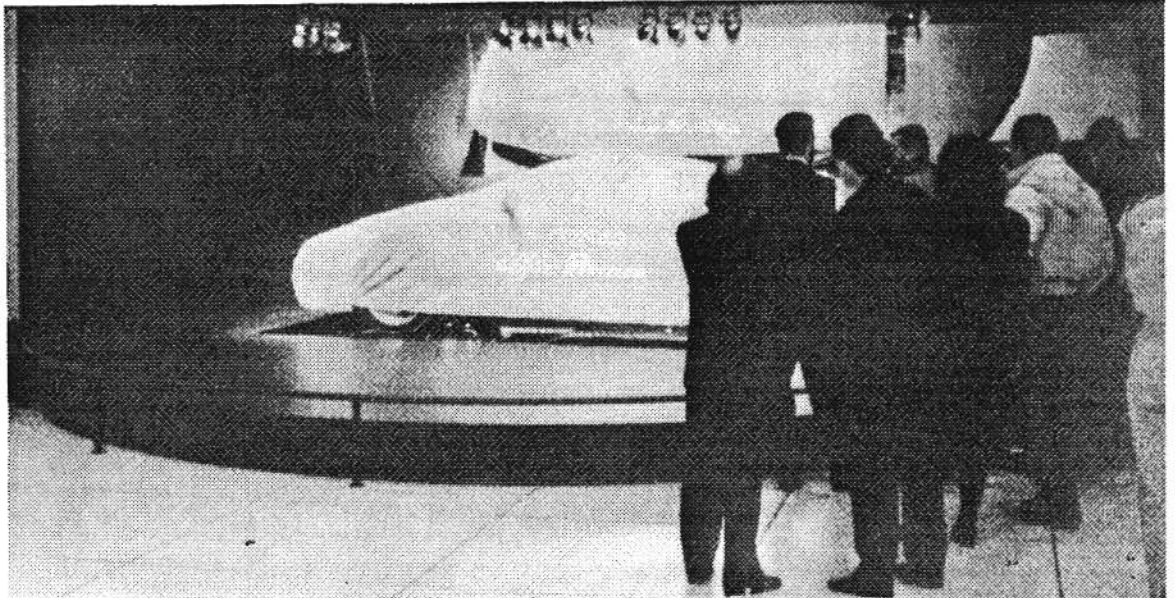
CHARMID



ALFA ROMEO PROTÈO



Salon international de l'automobile – Genève



PROTEO (Prototype évolution 164 Alfa Romeo)

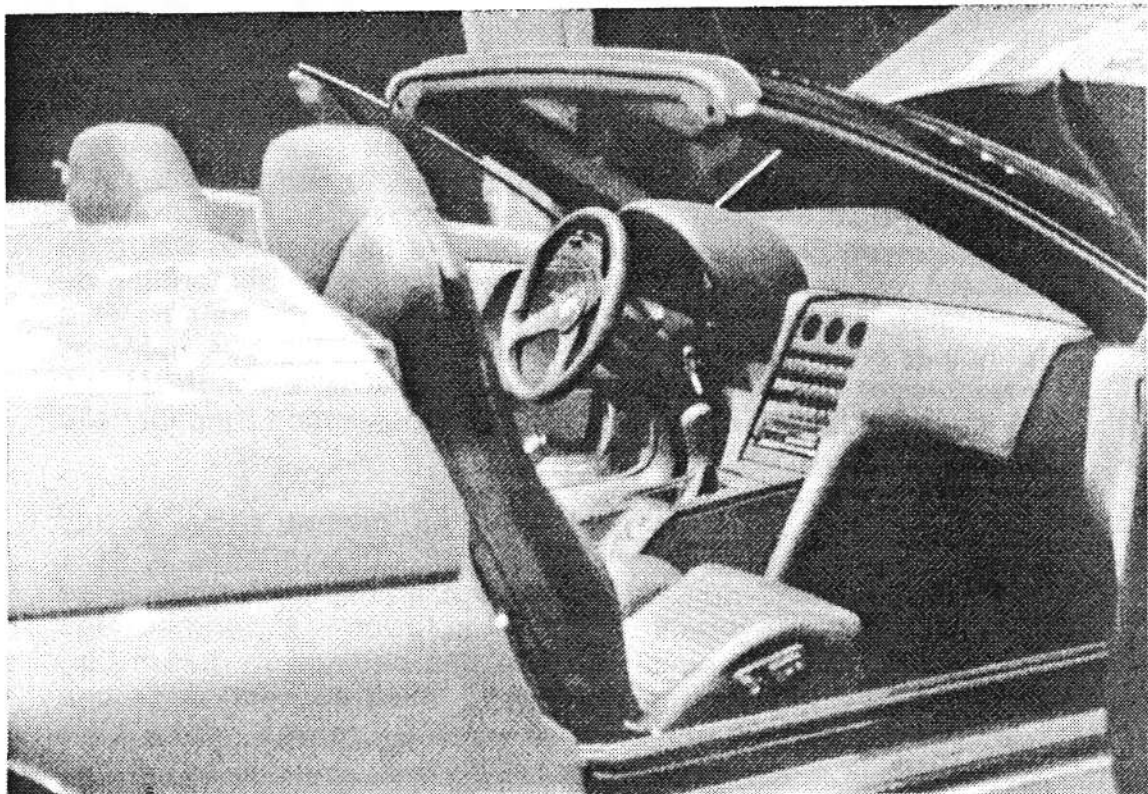
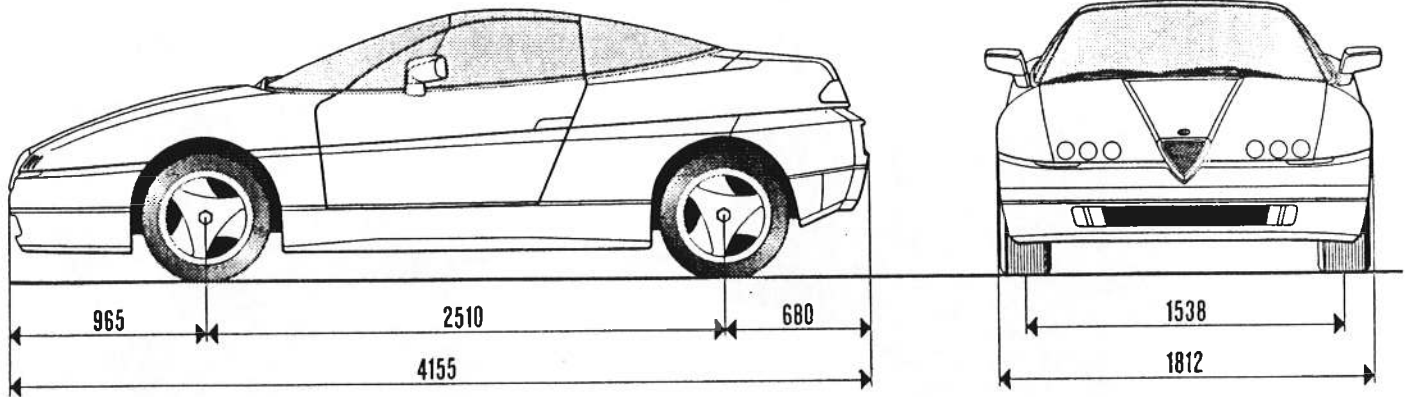
Le prototype Protèo, exposé en première mondiale au Salon de Genève, est un concept car dans lequel une série nombreuse de principes avancés trouvent leur première application. Ces principes concernent aussi bien le moteur et les autres éléments mécaniques que le concept de base même de la voiture et ses modalités d'utilisation, comme aussi l'organisation fonctionnelle et la caractérisation du style.

Développé en 18 mois seulement en faisant appel à des méthodes de conception entièrement informatisées (CAO), Protèo - au stade actuel trois exemplaires ont été réalisés se différenciant entre eux par des solutions expérimentales précises - doit être considéré non pas comme un dream car, mais comme une voiture-laboratoire mise au point dans une optique tendant à approfondir des principes novateurs susceptibles d'une application concrète à l'échelle industrielle dans un avenir assez proche.

ALFA ROMEO PROTÈO



Fiche technique



Concept de base

Protèò a été conçue comme une voiture sportive à deux places d'un encombrement relativement limité - 4,15 m de longueur, 1,81 m de largeur - aux performances très élevées. Sa formulation ne rentre pas dans la distinction traditionnelle entre coupé et cabriolet, tout en offrant l'alternative entre habitacle fermé ou ouvert.

Les responsables de la conception ont tenu à assurer dans les deux conditions le maximum d'agrément de conduite et le plus haut niveau de confort, en éliminant les inconvénients que présentent aussi bien l'utilisation avec l'habitacle ouvert (turbulence excessive à l'intérieur de la voiture, grand bruit aérodynamique) que l'utilisation avec l'habitacle fermé (faible luminosité, ambiance surchauffée en été).

Ces exigences ont suggéré, entre autres:

- la mise au point d'une carrosserie d'un aérodynamisme fortement accentué;
- l'emplacement des sièges dans une position sensiblement plus basse;
- la réalisation d'un pavillon dur à vitrage intégral, d'une grande capacité d'absorption de la radiation solaire.

Dans cette même optique d'une utilisation plus aisée de la voiture que l'habitacle soit ouvert ou fermé, Alfa Romeo a étudié et mis au point pour Protèò un système entièrement automatique - couvert de brevet - pour enlever le pavillon et le loger par escamotage dans un compartiment expressément prévu. Cet équipement, à fonctionnement hydraulique, fait appel à un système cinématique sophistiqué et sert aussi, de manière automatique, à remettre en place le pavillon.

Style

Conçue par le Centre Style Alfa Romeo, la carrosserie de Protèò - pour laquelle une nouvelle peinture expérimentale a été adoptée: teinte rouge Alfa de type métallescent aux fortes caractéristiques de luminosité - exprime de manière efficace, dans son ensemble, les valeurs dynamiques et sportives élevées de la voiture.

Les éléments suivants caractérisent le mieux la voiture:

- la partie avant fortement ramassée, avec le profilage central accentué du capot tendant à encadrer la grille "à écusson", les deux groupes de trois projecteurs ronds de petites dimensions emboîtés dans des ouvertures ovales le long du bord avant du capot, la grande prise d'air sous le pare-chocs intégré dans la coque;
- le traitement arrondi des masses s'étendant au corps tout entier de la voiture et leur accentuation visuelle en correspondance des quatre passages de roue (un artifice de style qui souligne la motricité généreuse de la voiture liée à ses solutions spécifiques pour la transmission de la puissance au sol);

- la ligne de caisse notablement rehaussée, marquant la séparation entre le corps de la voiture, allégé par une profonde rainure horizontale courant tout autour de la voiture, et l'ensemble intégré transparent formé du pare-brise fortement incliné, du pavillon/lunette et des glaces latérales;
- la partie arrière massive relevée, modulée stylistiquement dans sa partie inférieure par un double dièdre et traversée sur toute sa longueur par une bande monochromatique incorporant les groupes optiques;
- les jantes en alliage de 17 pouces, qui montent des pneus taille ultra-basse Pirelli Zero.

Pour rendre la carrosserie à la fois plus robuste et plus légère, un certain nombre d'éléments, en particulier les capots, ont été réalisés en fibre de carbone.

Intérieur

L'habitacle à deux places présente une finition d'un caractère nettement sportif et des choix de style d'une grande élégance.

L'instrumentation est de type traditionnel et les garnissages en cuir noir.

Les sièges, développés en collaboration avec Recaro, présentent de nombreuses solutions novatrices, telles:

- dossiers monocoque à grand enveloppement avec appui-tête fixes intégrés à réglage électrique de l'inclinaison;
- coussins avec dispositifs de réglage indépendant de la position des dossiers, aussi bien en hauteur qu'en déplacement longitudinal;
- capacité de mémorisation de tous les réglages électriques;
- ceintures de sécurité d'une longueur réduite intégrées dans le siège avec points d'attache dans le dossier et dans la structure de base;
- dispositif pour le recul automatique lors de l'ouverture de la porte, afin de faciliter l'accès à la voiture.

RAVITAILLEMENTS

Réservoir de carburant	70 litres
y compris une réserve de	8 litres
Carter moteur et filtre, huile	7,5 litres
Radiateur, moteur, réservoir d'expansion et système de chauffage, liquide	9,5 litres
Boîtier de vitesses et différentiel, huile	2,05 kg
Circuits freins hydrauliques avant/ arrière et embrayage, liquide	0,7 kg
Réservoir du liquide lave-glace	2,5 litres

Vitrage solar control

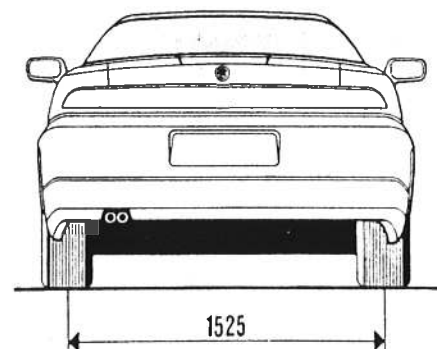
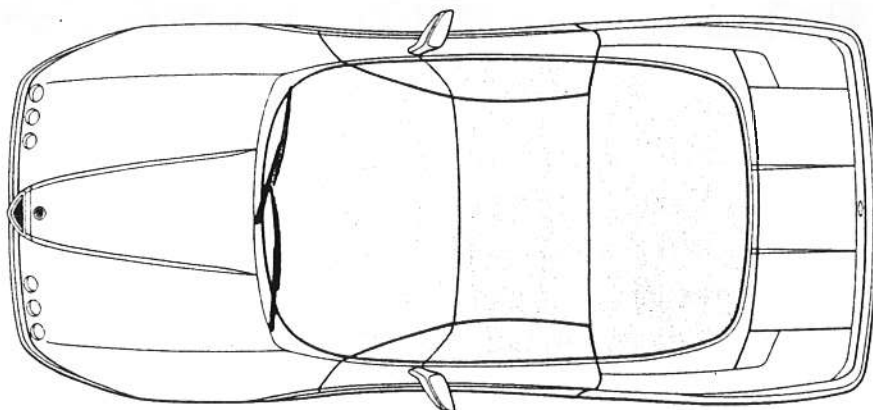
Pour garantir également en été le maximum de confort ambiant lorsque l'habitacle est fermé, les surfaces vitrées de Protèò - ensemble intégré pavillon/lunette, glaces latérales - ont été réalisées en faisant appel à des technologies de fabrication spéciales, avec des vitres solar control de type "Solextra", mises au point en collaboration avec PPG Industries et le Centre Recherches Fiat.

Ce type de vitrage réduit à 40-42% la part de l'énergie solaire totale transmise à l'intérieur de la voiture (contre 63% d'une glace athermique normale) tout en permettant le passage des radiations visibles, conformément aux normes en vigueur

Plus précisément, le vitrage "Solextra" adopté pour Protèò réfléchit vers l'extérieur de la voiture, grâce à un film métallisé noyé dans la glace stratifiée, une part importante des radiations solaires infrarouges, qui transportent exclusivement de l'énergie thermique et en absorbe une part ultérieure grâce à des substances spéciales incorporées dans la pâte du verre.

Grâce à cette double fonction, le pourcentage de radiations infrarouges incidentes qui pénètrent dans l'habitacle ne dépasse pas 22% (contre 48% d'une glace athermique) et en même temps, les radiations ultraviolettes sont fortement réduites.

En plus d'assurer une diminution significative de la température à l'intérieur de l'habitacle lorsque la voiture est exposée au soleil, le vitrage Solextra réduit les effets de la réverbération lumineuse au coucher du soleil et de l'éblouissement nocturne de la part d'autres véhicules.



Coque

La structure porteuse de Protèo dérive de celle de l'Alfa 164 qui a été modifiée en termes dimensionnels (réduction de l'empattement et du porte-à-faux arrière) et structuraux par recours à des éléments spécifiques ont été adoptés, étant donné la présence des organes de transmission de la transmission intégrale.

La structure a été opportunément renforcée pour obtenir des valeurs élevées de résistance à la torsion et à la flexion, bien qu'il s'agisse d'une voiture décapotable.

Moteur multisoupapes

Protèo est équipée d'un moteur aspiré 6 cylindres de 2.959 cm³ à 24 soupapes et de catalyseur trifonctionnel, pré-catalysateur et sonde lambda, monté transversalement.

Ce moteur, expressément développé sur la base du six cylindres à 12 soupapes de la gamme 164, dispose d'une puissance maxi de 260 ch

DIN et permet à Protèo d'atteindre une vitesse maxi de plus de 250 km/h.

Parmi les nombreuses solutions avancées, mises au point par la technologie des moteurs Alfa Romeo, il faut mentionner:

- les nouvelles culasses à quatre soupapes par cylindre, commandées par deux arbres à cames en tête par rangée;
- le système de distribution aux poussoirs hydrauliques actionnés par quatre arbres à cames (deux par rangée) entraînés à l'aide de courroies crantées maintenues automatiquement en tension par des dispositifs hydrauliques;
- le système de gestion électronique du moteur Bosch Motronic M 1.7 qui gouverne aussi bien l'injection multi-point que l'allumage de type statique avec six bobines montées directement sur la culasse en correspondance de chaque bougie;

MOTEUR

Caractéristiques

N.br. de cylindres	6 en "V" de 60°
Position	transv. à l'avant
Cycle	Otto, 4
Alésage x course	93 x 72,6 mm
Cylindrée	2959 cm ³
Rapport volumétrique	11 : 1
Puissance maxi DIN	260 ch (188 kW-CEE)
Régime de puissance maxi	7200 tr/mn
Couple maxi DIN	29,3 mkg (282 Nm-CEE)
Régime de couple maxi	5000 tr/mn
Carburant	essence sans plomb (95 RON)
Convertisseur catalytique	trivalent, avec sonde lambda

Construction

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

- le système de graissage majoré, étant donné les performances plus élevées, à l'aide de gicleurs d'huile pour le refroidissement des pistons.

Transmission intégrale "Viscomatic"

La Protèo adopte un système de transmission intégrale original, développé par la technologie Alfa Romeo en collaboration avec Steyr en tant que réponse optimale aux exigences de motricité, maniabilité et sécurité de marche et de freinage, même dans les conditions-limite propres d'une voiture sportive très performante.

Elle se caractérise, en particulier, par la capacité de varier automatiquement et en continu la part du couple moteur transmis à l'essieu arrière - entre un minimum de 0% (traction exclusivement avant) et un maximum de 60% - sur la base d'une logique d'intervention coordonnée par une centrale électronique et sensible non seulement à la manifestation d'une différence entre les vitesses angulaires des deux essieux, mais aussi aux variations du couple total nécessaire, de la vitesse instantanée de la voiture, de l'angle de braquage aux roues, des transitoires d'ouverture/fermeture papillon et du freinage.

Ce système de transmission intégrale permanente à gestion électronique présente l'avantage d'assurer des comportements optimaux dans des situations-limite sur des chaussées à basse adhérence, comme par exemple, dans le cas de forte accélération en ligne droite, d'accélération en virage, de relâche de l'accélérateur en virage, de freinage sur ligne droite, avec le système ABS enclenché.

Le système adopté par Alfa Romeo pour la Protèo se base sur le recours, pour la répartition du couple moteur entre les deux essieux, à un train d'engrenages de type épicycloïdal avec pignon central freiné dans une mesure variable par un viscocoupleur d'une conception nouvelle (type "Viscomatic"), mis au point en collaboration avec Steyr.

Ce coupleur présente la caractéristique particulière de pouvoir modifier sa capacité de transmettre le couple en variant le volume du fluide au silicone qu'il contient, à la différence des coupleurs visqueux traditionnels dans lesquels cette capacité est fixe et l'intensité de l'intervention varie uniquement en fonction de l'étendue du glissement réciproque entre les deux essieux.

Sur le "Viscomatic", la variation du volume du fluide s'obtient à l'aide du déplacement axial d'un piston par effet des pressions hydrauliques différenciées agissant sur ses deux faces. Le piston totalement "enfoncé", le joint présente le maximum de capacité de transmission du couple, alors que le piston totalement "relâché", cette capacité est sensiblement réduite et équivaut à un désenclenchement de la transmission.

La position du piston et donc la capacité de transmission du couple du "Viscomatic" sont contrôlées par la centrale électronique d'après une logique qui tient compte des variations des paramètres déjà énumérés.

Quatre roues braquantes

La Protèo monte un système de contrôle actif du braquage des roues arrière assisté par un microprocesseur qui, en fonction de la vitesse de la voiture gère, grâce à des cartographies pré-établies, l'angle de braquage du train arrière. Cet angle est lié aussi à la rotation du volant.

Le système 4WS de Protèo se base sur un actuateur électro-hydraulique relié à l'unité de braquage avant à l'aide d'un arbre longitudinal. Par l'intermédiaire de cet actuateur, la centrale électronique de contrôle peut provoquer le braquage des roues arrière dans une plage de ± 5 degrés.

Ce système, du type "speed dependent" fonctionne selon des lois fixées à l'avance en "contre-phase", c'est-à-dire sur la direction opposée à celle des roues avant à une vitesse moyenne-basse et en "phase" pour des vitesses plus élevées. La solution choisie fait ressortir les caractéristiques de maniabilité et d'agilité de conduite (contre-phase) et de stabilité pendant les manoeuvres à grande vitesse (phase).

En cas de panne au circuit hydraulique ou à l'équipement électrique, un double dispositif de sécurité bloque les roues arrière dans une position de braquage nul: dans ces conditions, la voiture se comporte comme si le système de braquage était de type traditionnel.

Le système 4WS offre les avantages suivants:

- une stabilité de cap plus accentuée en roulant à grande vitesse sur ligne droite;
- un contrôle plus aisé de la voiture lors des changements de voie;
- une réponse plus prompte et plus précise de l'ensemble du système de braquage aux manoeuvres du conducteur;
- une réduction sensible du rayon de braquage dans les virages étroits parcourus à faible vitesse.

PERFORMANCES

Vitesse maxi	250 km/h
Vitesse le moteur à 1000 tr/mn en Ve	38,6 km/h
Rapport poids/puissance	5,6 kg/ch
	78 kg/kW
Accélération départ arrêté (2 personnes + 20 kg) (sec)	
- 0 à 100 km/h	6
- 0 à 1000 m	26,2
Consommation conventionnelle de carburant	
- à 90 km/h	8 l/100 km
- à 120 km/h	9,5 l/100 km
- cycle urbain	14,5 l/100 km

CHASSIS

Carrosserie

Système de freinage

Commande	à structure autoporteuse
Disques AV	avant et arrière à disque
- diamètre	par pédale, à double circuit hydraulique croisé, servofrein à dépression
- surface des garnitures	autoventilés
Disques AR	305 × 26 mm
- diamètre	1653 cm ²
- surface des garnitures	pleins
Frein de stationnement	251 × 10 mm
	1025 cm ²
	agissant sur les roues AR par commande manuelle et transmission mécanique

Suspension avant

Flexibilité à la roue	à roues indépendantes type MacPherson avec bras oscillants inférieurs, ressort désaxé et barre antirouillis
Débattements roue {supérieur / inférieur}	0,37 mm/kg
Géométrie des roues AV avec charge statique (2p + 20 kg)	65 mm
- carrossage	90 mm
- chasse	- 1°
- pincement	2°21'
Amortisseurs	0 mm
	hydrauliques, télescopiques, à double effet à caractéristique réglable à contrôle électronique (2 tarages)

Suspension arrière

Flexibilité à la roue	à roues indépendantes type MacPherson à bras transversaux en trapèze, ressort désaxé et barre stabilisatrice
Débattements roue {supérieur / inférieur}	0,46 mm/kg
Géométrie des roues AR avec charge statique (2p + 20 kg)	53 mm
- carrossage	80 mm
- pincement	- 1°15'
Amortisseurs	6 mm
	hydrauliques télescopiques à double effet à caractéristique réglable à contrôle électronique (2 tarages)

Système de direction

Dimètre de braquage	intégral sur les 4 roues à contrôle électronique
Nombre de tours de volant (pour braquage total)	8,9 m
Direction avant	2,56
	à crémaillère, assistée, avec prise de mouvement pour raccordement à la direction arrière par arbre
Direction arrière	à crémaillère, assistée, asservie à l'angle de braquage avant et à la vitesse voiture par dispositif électromécanique à contrôle électronique

Roues

Jantes	en alliage
Pneus	8,5 J × 17"
Pression de gonflage	235/45 ZR 17
	3 bar

Équipement électrique

Tension	12 V
Alternateur	120 A
Démarrreur	1,4 kW
Batterie (capacité)	70 Ah

POIDS

Poids en ordre de marche (DIN)*	1470 kg
Répartition {avant / arrière}	56% / 44%
Poids en pleine charge	1640 kg
Répartition {avant / arrière}	54% / 46%
Charge utile maxi	170 kg
N.br de places	2

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

Distribution

Position des soupapes	en tête en "V"
Distribution	2 ACT pour chaque rangée
Commande de distribution	par courroie crantée
Calage de distribution	
Admission	{ouv. 10° avant le PMH fer. 46° après le PMB
Echappement	{ouv. 46° avant le PMB fer. 10° après le PMH
Poussoirs hydrauliques	

Allumage

Type	électronique numérique, intégré à l'injection (une bobine par cylindre)
Ordre d'allumage	1-4-2-5-3-6

Alimentation

Pompe à essence	électrique
Injection	électroinjection Bosch Motronic M1.7, avec sonde lambda
Filtre à air	à sec avec cartouche

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
Régulation	par thermostat
Ventilateur	2 électriques, commandés par thermocontact

TRANSMISSION

Traction

intégrale, sur les 4 roues, à contrôle électronique

Embrayage

Diamètre du disque mené	monodisque à sec, avec ressort à diaphragme et commande hydraulique
Dimensions anneau de frottement ($\varnothing_e \times \varnothing_i$)	242 mm 242 × 155 mm

Rapports de transmission

I	3,500 : 1
II	2,176 : 1
III	1,523 : 1
IV	1,156 : 1
V	0,916 : 1
M.AR	3,545 : 1
Rapport final	3,352 : 1 (17/57)

Groupe différentiel AV

Position	dans la BV, muni de prise de mouvement et renvoi avec couple conique pour le différentiel arrière
Couple de réduction {Type Rapport	cylindrique, hélicoïdale 3,352 : 1 (17/57)

Groupe différentiel AR (type Torsen)

Position	dans le boîtier arrière, en correspondance de l'essieu
Couple de réduction {Type Rapport	conique hypoïde 42/12

Joint central d'accouplement des essieux

Type	viscocoupleur à caractéristique variable avec réglage continu par groupe épicycloïdal et circuit hydraulique haute pression à contrôle électronique
------	---

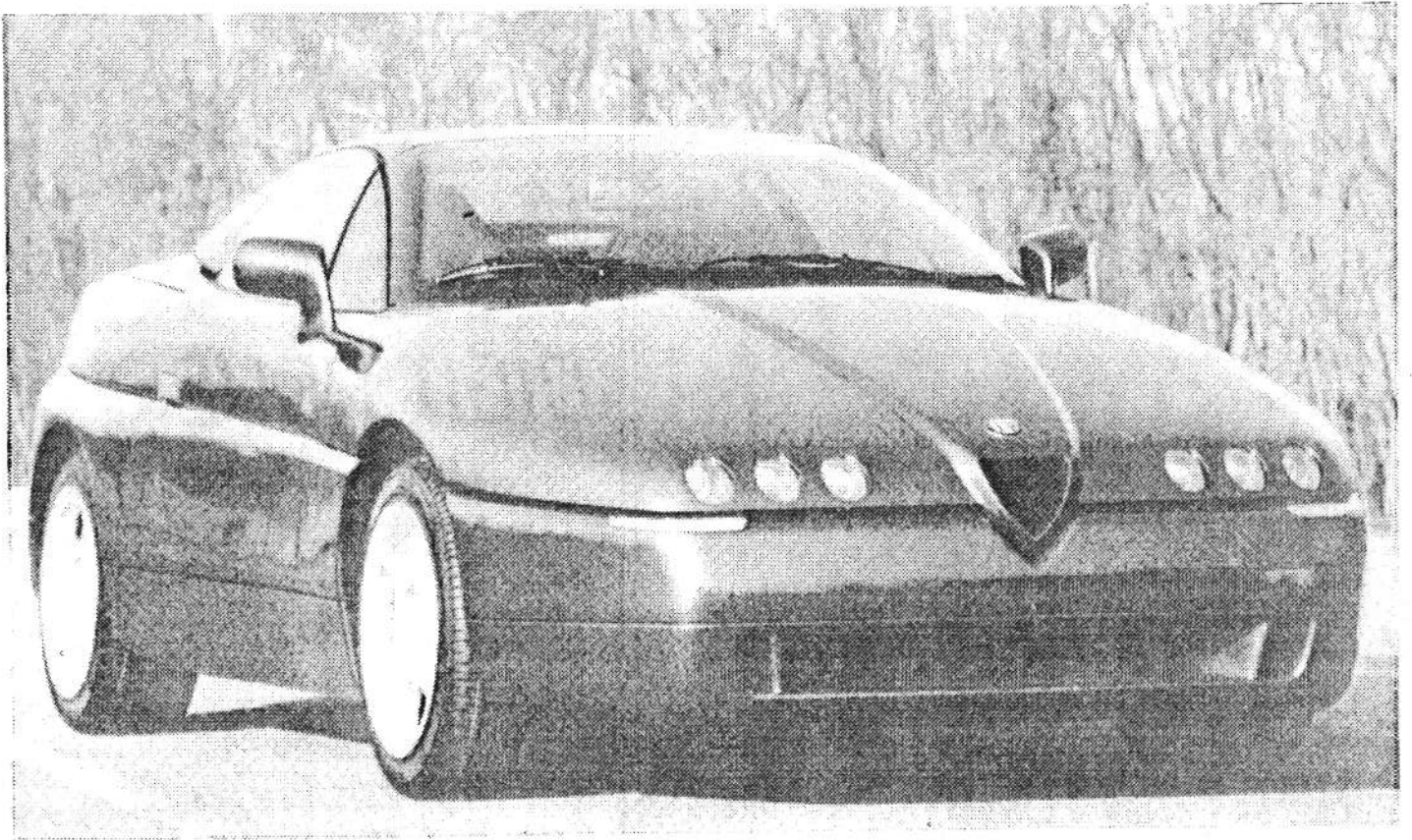
Suspensions "intelligentes"

Protéo est équipée de suspensions à contrôle électronique de l'amortissement, qui adaptent la capacité d'amortissement aussi bien aux conditions de conduite qu'aux caractéristiques de la chaussée.

Ce système comporte deux niveaux différenciés de fonctionnement, sélectionnés automatiquement par un microprocesseur de contrôle qui intervient sur la base des variations de six paramètres significatifs. Les variations de la fonction d'amortissement sont obtenues en agissant sur des électrovannes à réponse rapide montées sur les amortisseurs hydrauliques.

Le système permet d'utiliser, le cas échéant, le niveau d'amortissement le plus dur seulement, par une intervention manuelle du conducteur.

En cas d'anomalies ou de coupure de l'alimentation électrique, une fonction de sécurité intervient et le système passe automatiquement au niveau d'amortissement plus dur.



Alfa Romeo



press

1992

Dates à retenir :

* 5-13 mars 1992

62^{ème} SALON INTERNATIONAL DE
L'AUTOMOBILE DE GENEVE

* 14 mars 1992

ASSEMBLEE GENERALE DE L'ASVE

* 28-29 mars 1992

OLDTIMER & TEILEMARKT BERNE

BEA SA 9⁰⁰-18⁰⁰ DI 9⁰⁰-17⁰⁰

* JUIN 1992

RALLYE DU REGISTRE EN VALAIS

* 13 septembre 1992

Rassemblement ASVE à AVENCHES

* TOUS LES DERNIERS JEUDI DU MOIS

DÈS LE 26 MARS : STAMM



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) 922.89.01

(021) 781.25.72