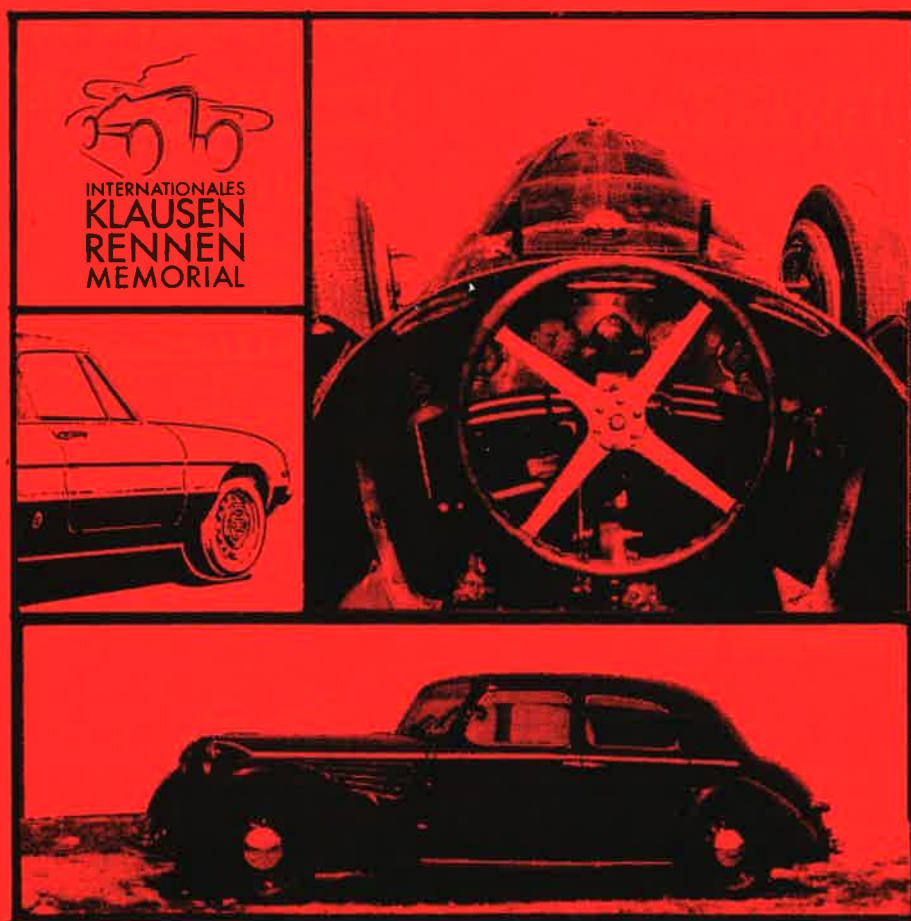




# *Registre Suisse*

**BULLETIN No 16 - DECEMBRE 1993**



COMPOSITION DU COMITE

- PRESIDENT** : **Antoine KOHLER**  
Quai Perdonnet 7  
1800 V E V E Y      Tél. 021/922.89.01  
Fax 021/921.76.47
- VICE-PRESIDENT** : **Jacques PERISSET**  
Les Chaussées  
1678 S I V I R I E Z      Tél. 037/ 56.14.93  
Fax 021/909.60.16
- SECRETAIRE** : **Yves CHARBON**  
Grand-Rue  
1443 CHAMPVENT      Tél. 024/ 59.16.67  
Fax 024/ 24.64.97
- CAISSIERE** : **Arlette AUBRY**  
La Sauge  
2202 CHAMBRELIEN      Tél. 038/ 45.14.47
- COMMISSION TECHNIQUE** : **Heinz GROSSGLAUSER**  
68, Av. du Léman  
1005 L A U S A N N E      Tél. 021/728.38.16
- RELATIONS EXTERIEURES** : **Pierre SIEGENTHALER**  
Chemin de Magnenèche  
1867 O L L O N      Tél. 025/ 39.15.53
- MEMBRE ADJOINT** : **Jean-Pierre PRISSE**  
Au Village  
1784 WALLENRIED / FR      Tél. 037/ 34.24.41
- 
- CENTRALE POUR LES ACHATS - VENTES - ECHANGES ADRESSES POUR FOURNITURES** : **Yves BRAND**  
5, Rue du Beulet  
1203 G E N E V E      Tél. 022/345.75.18

**MEMBRE DE** :



**SDHM ASVE**

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



# BILLET DU PRESIDENT

## LE TREFLE A QUATRE A L'HONNEUR



Avec sa fantastique 155 V6 TI, ALFA ROMEO retrouve enfin le goût de la victoire. Les fervents supporters de la marque commençaient sérieusement à s'inquiéter !

Désormais, les victoires du Quadrifoglio sont présentes, et en pleine ville sur des grandes affiches publicitaires ! Félicitations au département ALFA CORSE qui a su créer une arme redoutable et vaincre un adversaire prestigieux. Mais quel rapport existe-t-il avec les 155 de série ? Y-a-t-il une pièce commune aux deux voitures ? Certes non, nous sommes bien en présence d'un bolide issu d'une très haute technologie, la même qui donne naissance aux "Formule 1". Je souhaite vivement que les enseignements acquis dans cette discipline apparaissent rapidement, sous une forme "civilisée", sur les voitures clients. Par cette démarche, la marque milanaise renouerait ses liens avec la philosophie qui est à l'origine même de son succès.

Ce succès et cette légende créent toujours l'enthousiasme auprès des jeunes.

La preuve ?

J'ai reçu ces derniers temps de nombreuses inscriptions émanant des moins de trente ans, qui sont déjà bien documentés et qui désirent partager leur passion.

*C'est un excellent signe des temps, qu'ils soient les bienvenus au Registre !*

Le Président :



*Sport  
and Prestige  
Automobile*

CHRONOGRAPHE REGISTRE SUISSE

ALFA ROMEO

Serie limitée de 1-50 Nr  
Mouvement: 7750 valjoux  
Boite: Acier étanche 100 m  
Bracelet: Peau de requin  
Prix: 860.- Frs



*Registre Suisse*

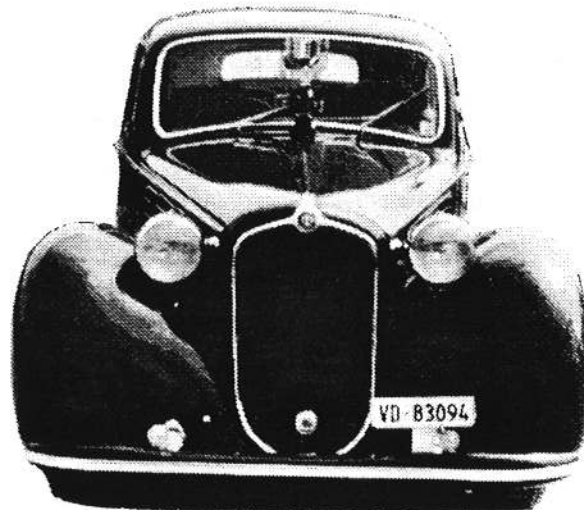


POUR LES MEMBRES DU REGISTRE EXCLUSIVEMENT

Schaffo Pierre CH-2416 Les Brenets Tél. 039/32.15.41



## Comment sauver une 6C2500 sans savoir à quoi l'on s'engage



Reportons-nous au mois de mai 1978. Vendredi 16 heures 30, la semaine de travail est terminée. En attendant le train en gare de Langendorf (Soleure), je parcours des yeux la devanture du kiosque; mon regard se pose sur l'Automobil Revue. Pourquoi ne pas l'acheter pour que le voyage vers Moutier me semble moins long que d'habitude. Aussitôt pensé, aussitôt acheté et de feuilleter le journal dans le train.

Petit retour en arrière. Depuis près de 18 mois, je travaille dans un groupe de développement d'une grande maison suisse de télécommunication qui a son siège à Soleure. L'un de mes collègues est un passionné de voitures anciennes et tout spécialement d'une marque allemande à consonance espagnole: Mercedes. Par lui j'ai découvert le monde de la voiture ancienne, un tout petit bout de ce monde. Et plus l'on parlait de véhicules anciens, plus l'envie d'entrer dans le monde des propriétaires de tels engins m'envahissait. En feuilletant les pages du journal, mon attention est attirée par une annonce proposant une Alfa-Romeo.

Zu verkaufen  
Alfa-Romeo  
6C2500 1939  
Gran Turismo  
zum restaurieren  
Citroën C4F  
teilrtestauriert  
beide Wagen 18000.-  
Raum Burgdorf  
Tel. 031 XX XX XX

1939 ? Avant guerre ! C'est pas mal.  
6C2500 ? 6C= 6 cylindres ? Probablement.  
2500= 2,5 litres ? Probablement.

Gran Turismo ? Caisse que c'est?

Et de rentrer à la maison, de jeter le journal dans un coin et de l'oublier pour le week-end.

Le lundi matin, je convoque mon collègue. Ici les dialogues ont été traduits mot à mot.

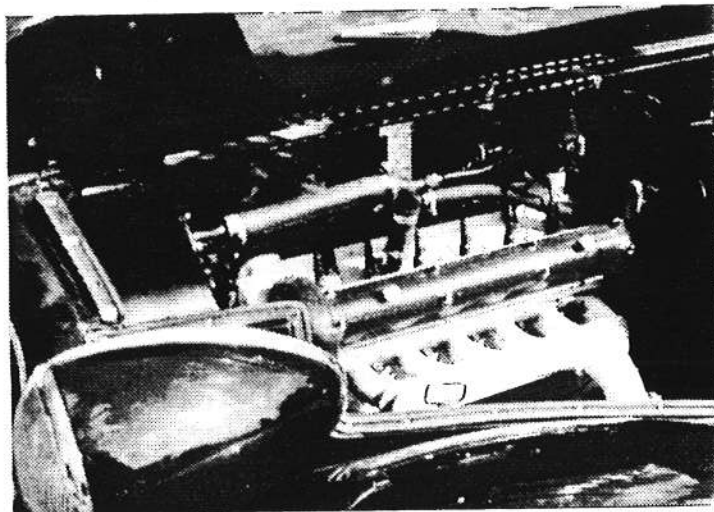
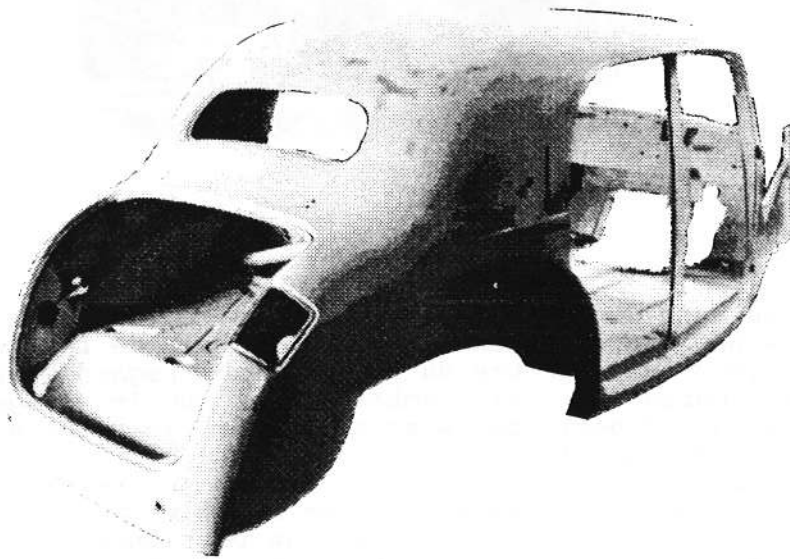
En lui montrant le journal, " Caisse que t'en penses?"

- Ouais ça pourrait être quelque chose.

- Tu connais ?

- Bof ! C'est pas allemand ! Mais si c'est une 6 cylindres de 2,5 litres ça peut être intéressant. Téléphone!

Un coup de téléphone m'apprend que l'Alfa est à vendre avec une Citroën C4F. J'essaie d'expliquer au vendeur que je suis intéressé par l'Alfa; rien n'y fait. Les deux voitures sont à vendre en bloc. Rendez-vous est tout de même pris pour mercredi en fin de journée.



Arrivé sur place avec mon collègue, je demande à voir les véhicules. La Citroën est presque totalement restaurée; reste la peinture à faire. L'Alfa est en piteux état. Des trous dans les ailes, la carrosserie "beugnée" de toutes parts, la sellerie "bouffée" par les mites, les souris courant dans l'habitacle, le carburateur en pièces détachées dans le coffre où l'on trouve aussi les optiques de phares. Le tout saupoudré d'une bonne couche de poussière. Faut aimer. Je ne connais pas mais l'envie est là. Alors commencent les grandes discussions; en italien parce que le vendeur ne veut pas que mon collègue connaisse le résultat des courses. Nous réussissons à nous mettre d'accord sur le prix de l'Alfa seule. Exploit si l'on considère l'intransigeance du vendeur au début de la discussion. Autre résultat de ces discussions, nous n'irons pas à Hawaii au mariage de mon beau-frère!

Au début du mois de juin, nous partons au volant d'une Audi 80 et d'un rolli chercher ce que l'on peut appeler une épave; mot qui qualifie assez bien ledit véhicule. Après avoir arrimé la voiture sur le rolli et avoir reçu la confirmation que tous les écrous des roues étaient serrés, nous nous mettons en route pour un voyage de 80 Km. Arrivés à 5 Km de Moutier, dans une descente tortueuse prise à faible vitesse, un bruit bizarre - comme tous les bruits - devient perceptible ... Arrêt obligé pour en déceler la cause. Oh surprise! Les trous de fixation de l'une des jantes arrière sont plus gros que les écrous. La jante, elle, est toujours là! Sympa, non? Après avoir resserré les écrous sur le peu de matière encore utilisable, nous parcourons les derniers kilomètres à vitesse plus que réduite.

Maintenant que le véhicule est là, et avant d'entreprendre une restauration, refaisons-nous une santé financière et documentons-nous. Pour commencer trouver quelqu'un qui connaisse. Un concessionnaire peut-être. Personne dans la région jurassienne qui soit à même de me renseigner. Le temps passe et un jour paraît une annonce dans l'Automobil Revue. Dans le cadre du Musée des Transports de Lucerne, il est organisé une exposition Alfa-Romeo avec participation des voitures du Musée d'Arese ainsi qu'une concentration de voitures de la marque. Serait-ce l'occasion de trouver quelqu'un qui pourrait me renseigner? La date est notée, le rendez-vous pris.

Arrivé sur place, quel émerveillement. Les voitures du Musée d'Arese sont exposées à l'intérieur. Bimotore, TZ2, 159 et autres sont là sagement parkées. À l'extérieur, arrivent des oiseaux rares tels que 2600SZ, RL, 8C2300, 4R, 6C1750, GTAM, 8C2900A, 6C2500 Spider Touring, 6C2300 Spider Worblaufen et 6C2300 Berline. Je m'empresse de faire des photos sous tous les angles de cette dernière voiture. L'intérieur n'est pas oublié. Elle ressemble tant à la mienne. Dans la foule, j'entends deux personnages parler le français. Ils ont l'air de bien connaître Alfa-Romeo. Plus je m'approche d'eux et plus j'ai l'air d'avoir en face de moi Laurel et Hardy. L'un est un peu enveloppé, l'autre a l'air de ne pas avoir mangé depuis une semaine. Lors des présentations, j'apprendrai qu'il s'agit de MM. J.-D. Jornayvaz et A. Kohler et qu'ils sont sur le point de créer le "Registre Suisse Alfa-Romeo". Aucun des deux ne peut me donner de renseignements sur ma voiture mais rendez-vous est pris pour l'assemblée constitutive du "Registre".

Un ami garagiste me propose de restaurer ma voiture. Lui s'occupera de la mécanique et son frère de la carrosserie. Le véhicule est transféré dans la région de Delémont et j'entreprends le démontage. Une première aile est remise en état et l'on m'annonce que faute de temps, il faudra en rester là. La voiture, elle aussi, restera là ... et pour quelques années.

En 1981, lors de cette assemblée constitutive, je suis nommé caissier de la nouvelle association. Mais un caissier peut-il ne pas avoir de véhicule en état de rouler? Bien sûr que non. Alors je m'en vais faire un tour du côté de Muriaux dans l'espoir d'y trouver un véhicule en bon état ou facile à restaurer. J'y trouve un coupé 1900 Touring 3ème série (châssis 1900C\*02087, Peter, I didn't forget you!) en pas très bon état mais restaurable en peu de temps. La restauration de l'intérieur est une réussite; l'extérieur est moins bien réussi pour ne pas dire autre chose. Durant trois ans, je roule en 1900C. Suite à l'expertise et à la panne du démarreur, je constate l'étendue de la mal facture de la restauration. Je me décide à me séparer de mon coupé. L'argent ainsi récupéré servira à restaurer la 2500.

Automne 1988, je me rends à Saignelégier pour y rencontrer M. S. Cattin qui y tient une officine de restauration de voitures anciennes. Il restaure les véhicules du Musée de l'Automobile de Muriaux. Nous parvenons à nous mettre d'accord sur les modalités de la restauration et les travaux commencent. M. Cattin s'occupe de la restauration de la mécanique et de la carrosserie. Il s'occupe également de retrouver les remplacements pour les pièces d'origine inutilisables. Le moteur est révisé chez un spécialiste dans le Jura et l'intérieur par un sellier de Moutier; le même que celui qui a refait la 1900.

Septembre 1991, la voiture est restaurée! Il y a 13 ans que je la possède et je vais enfin pouvoir la rouler. Mais encore faut-il en être capable. Conduite à droite et boîte non synchronisée ne facilitent pas la tâche. Printemps 1992: le moment d'entreprendre les premières sorties est enfin arrivé; mais la maladie m'empêche de participer aux sorties du Registre. Le rassemblement d'Avenches me donne l'occasion de prendre l'air et d'aller voir à quoi ressemblent d'autres véhicules anciens. Arrivé sur place, je suis aiguillé par les organisateurs en direction de la gare, puis en direction du château. J'ai beau expliquer que je suis là pour regarder les voitures et non pour montrer la mienne officiellement, rien n'y fait. Je me rends donc au château. À 15h30, la 6C2500 entre dans l'arène romaine (pas mal pour une milanaise!) pour y être distinguée. Une première coupe ... L'hiver 1992/1993 est consacré aux petites interventions pour que l'auto soit prête au printemps. Quelques petites sorties pour reprendre la voiture en main, et arrive la date de la sortie du Registre à Cossonay. Le jour précédant la sortie, la pompe à eau a été révisée; donc tout est pour le mieux. En me rendant à Cossonay, je constate que la température d'huile est élevée. Je m'arrête au bord de la route et tire la jauge d'huile. Ce n'est pas de l'huile; cela ressemble à une émulsion couleur mélasse. Je me rends au départ de la sortie pour y signifier la mienne. La voiture sera remorquée jusqu'à la maison, la pompe à eau démontée et le mardi je me rends à Martigny chez Nato Visentini pour y faire réviser cette m... de pompe. Le lendemain, je retourne à Martigny pour récupérer ladite pompe et la remonter. Quelques dizaines de kilomètres suffisent à me convaincre de la bien facture de la révision. Pour m'éviter d'autres désagréments de ce genre, je contacte des membres du Registre ainsi que des agents de la marque en leur précisant que je recherche des pièces de rechange.

Fin août annonce le rallye du Registre; pourvu que rien ne foire. Et rien n'a foiré; tout a tenu, le conducteur aussi. Ce rallye marque la première sortie dans le cadre du Registre; alors que la voiture y est inscrite depuis la constitution dudit Registre.

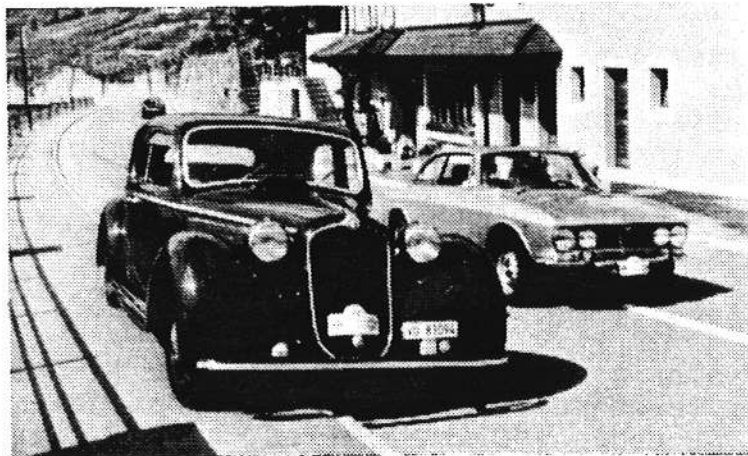
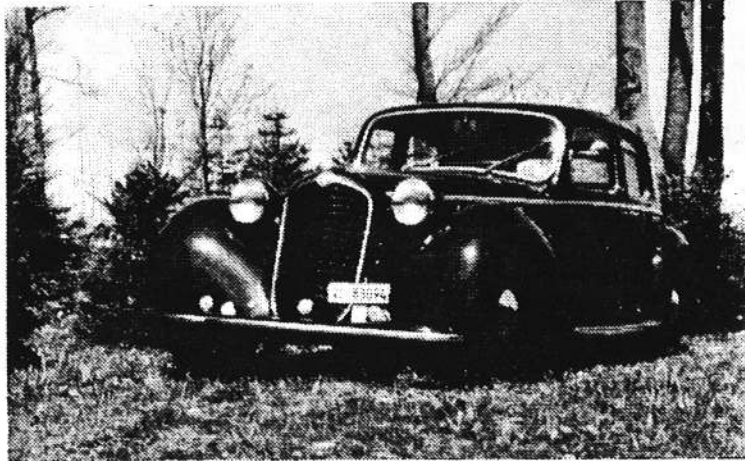
#### *Quelques renseignements techniques.*

|                    |   |
|--------------------|---|
| Dénomination       | : 6C2500 Turismo  |
| Type carrosserie   | : Berlina 5 posti Alfa-Romeo  |
| Année construction | : 1940 (selon Fusi)   |
| No châssis         | : 913182  |
| No moteur          | : 923263  |
| Type moteur        | : 6 cylindres en ligne, double arbre en tête distributeur d'allumage et pompe à essence en bout d'arbre |
| Cylindrée          | : 2443  |

D'après les renseignements obtenus, il semble qu'il ne reste plus que 5 voitures de type Turismo sur les 279 construites. La lecture d'une circulaire de Peter Marshall, en janvier 93, me laisse un peu perplexe. Il semble que la carrosserie Tüscher à Zurich, aurait produit en 1939 un cabriolet sur le châssis no 913014. Donc, contrairement à ce que peut laisser penser la lecture de la bible Alfa-Romeo, qu'est le livre de Luigi Fusi, il n'y a pas eu 279 véhicules de ce type produits mais beaucoup moins. Le livre d'Angelo Tito Anselmi, "6C2500" chez Donus, confirme cette déduction. Sur les 18 véhicules de type Turismo recensés par Anselmi, il n'y a que 4 berlins Alfa-Romeo, sans compter celle qui nous intéresse aujourd'hui. Les numéros de châssis des berlins recensées se situent entre 913061 et 913182. L'oiseau est-il si rare?







Je suis actuellement à la recherche des traces du passé de cette voiture. Une grande surprise pour moi a été la rencontre de M. Spavetti lors de notre participation au "Vintage collector's market" de Payerne en septembre de cette année. M. Spavetti, qui est garagiste à Morat a eu ce véhicule à vendre en 1977-1978. Il l'a lui même acheté à un garagiste de Thouné qui lui l'a obtenu de ????. J'ai également pu obtenir par l'Office Fédéral des Troupes de Transport les noms des anciens propriétaires de ce véhicule. Lentement l'histoire de cette voiture se dessine. Mais il me faudra encore beaucoup de patience et de chance.

Si vous pouvez me fournir d'autres renseignements ou me procurer de la documentation sur les 6C2500, n'hésitez pas ; contactez-moi à l'adresse suivante :

Stojan Zorn, Chalet Suisse, Case postale 34, CH-1342 LE PONT ☎ 021 841 15 11

D'avance , je remercie les personnes qui se donneront la peine de me contacter.



## DTM '93, LA LEGENDE CONTINUE

Comme la plupart d'entre vous, chers amis, mon scepticisme fut grand, quand dans le courant de l'automne 1992, j'appris qu'Alfa-Romeo voulait engager dans le DTM '93 (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft) une 155 V6.

Toute la question était de savoir comment Alfa-Romeo allait opposer cette honorable berline traction avant de 166 cv aux redoutables Mercedes 190 Evolution qui elles développent en série 234 cv et sont pré-équipées pour la compétition.

Grâce à un soutien logistique considérable, les dirigeants et ingénieurs de l'Alfa Corso ont pu, non seulement exploiter le règlement à fonds, mais aussi concevoir en un temps record une fantastique machine.

C'est pendant le salon automobile de Genève, que le pavé est lâché dans la mare. Tout le monde est éclaboussé à commencer par les responsables de chez Mercedes AMG et Zakspeed, qui en toute évidence ne s'attendait pas un tel retour en force de la marque milanaise. Traction intégrale, éléments en fibre de carbone, électronique de pointe n'ayant rien à envier à la formule 1 et surtout, surtout un fabuleux moteur V6 de 2,5 lt de cylindrée développant la bagatelle de 420 cv au rythme ahurissant de 12'000 t/min.

Les bases mécaniques étant posées restait à savoir qui allait devoir les maîtriser.

Les deux machines engagées par l'Alfa Corso seront confiées à Nicola Larini et Alessandro Nannini. Le premier venait de remporter le championnat d'Italie pour voiture de tourisme, et le deuxième, après un terrible accident d'hélicoptère qui mis un terme prématuré à sa carrière en F.1, avait repris du service auprès d'Alfa-Romeo. Deux autres autos seront alignées par Alfa-Romeo Deutschland. A leurs volants on trouve Giorgio Francia, à qui l'on doit la mise au point des voitures, et l'allemand Christian Danner qui jusque-là courrait en Indycar au USA. Le pilote italien Giudicci se verra confier une 155 2.0 Twin Spark, avec laquelle il bataillera contre les Opel Astra en classe 2 (2,0 lt).

De l'autre côté du Rhin, les pilotes des machines allemandes que devront affronter les cinq susmentionnés, ont l'avantage de connaître quasiment tous les circuits du championnat. Ils peuvent compter sur des autos fiables et adaptées aux tracés du DTM et pour finir ils ont un public passionné qui les soutient à fonds.

C'est dans ce contexte, que le championnat d'Allemagne pour voitures de tourisme sera engagé à Zolder. Sous la pluie, les Alfa ne laisseront que les miettes aux Mercedes, en s'adjugeant un doublé et un triplé devant les supporteurs allemands médusés.

Après une telle domination, les fans d'Alfa-Romeo, se réjouiront un peu vite. En effet, à Hockenheim et au Nürburgring les voitures italiennes durent abandonner à plusieurs reprises pour des problèmes de moteur ou des crevaisons, ceci probablement à cause de leur conception un peu hâtive. Fidèle à leur réputation, les ingénieurs de l'Alfa-Romeo résolurent rapidement ces erreurs de jeunesse.

Il serait long et fastidieux de vous relater tout le championnat manche par manche. En résumer, depuis l'épreuve se déroulant à Wunsdorf, Nicola Larini a été quasiment vaincu, confortant à chaque course sa position de leader au classement général.

Seul le pilote de la Mercedes AMG n° 1, Klaus Ludwig, fut, pendant un moment en mesure de venir inquiéter Larini.

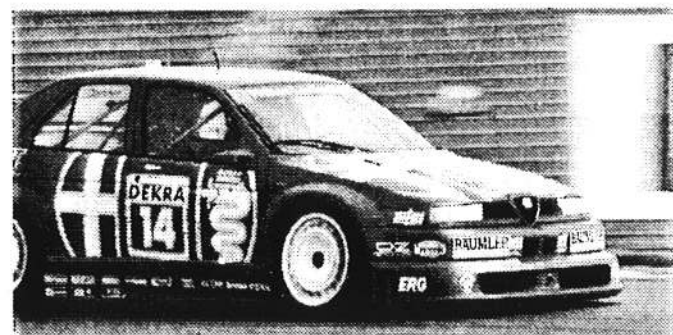
Quant aux trois autres pilotes Alfa, s'il est certain qu'ils n'ont pas fait de la figuration et qu'ils ont souvent occupé les deuxièmes et troisièmes marches du podium, ils ont été trop irrégulier pour aspirer à vouloir suivre le train d'enfer imposé par Nicola Larini. Cela fait aucun doute, qu'avec ce dernier, Alfa-Romeo tient un atout de valeur dans son jeu. Combatif sans être pour autant agressif, réfléchit, d'une rapidité incroyable pour analyser une situation qui lui permettra de doubler son adversaire même sur les circuits routiers les plus étroits, sont les caractéristiques que je peux retenir de ce grand champion.

Jusqu'en 1992, le DTM était la chasse gardée des marques automobiles allemandes. Ford, BMW et Mercedes se sont adjugés le titre à tour de rôle, avec des pilotes de notoriété internationale, tel Keke Rosberg ou Jacques Laffite pour ne citer qu'eux.

Pas moins de 50'000 personnes en moyenne, se déplacent en masse, pour assister aux très chaudes bagarres qui opposent pilotes et marques. Sur les abords des circuits, chaque tribune à son lot de supporteurs qui entretiennent une ambiance digne des grands stades de football. Il n'est pas rare d'entendre les gens se traiter de noms d'oiseaux pas toujours très sympathiques.

Semblerait-il que cela fait partie du spectacle. L'arrivée d'Alfa-Romeo dans ce milieu hyper chauvain n'a fait qu'augmenter la tension. De toutes manières, les différents Team engagés, ne se gênent pas pour entretenir ce climat particulier. Exemple les pilotes Mercedes Aesch et Ludwig qui jouent aux autos tamponneuses avec Danner (2x) et Francia (1x), ou encore la portière avant gauche de la voiture à Larini qui s'orne à chaque victoire de ce dernier d'un serpent des Visconti avec dans la gueule une ... étoile Mercedes. Il paraîtrait que suite aux galipettes des pilotes AMG, les dirigeants de l'écurie de l'écurie en question durent s'acquitter d'une coquette somme de 40'000 DM en guise d'amende.

Dans tous les cas, l'auteur de ces lignes ne se permettra pas d'émettre un quelconque jugement, car lors de l'épreuve de Singen à laquelle il a eu la chance d'assister, il n'a pas eu une conduite digne d'éloges avec les quelques fins malins supporteurs Mercedes qui avaient eu la bonne idée de venir troubler la "quiétude" de la tribune Alfa-Romeo avec leurs drapeaux étoilés à 3 francs 10 sous. Je vous laisse imaginer les railleries lorsque le mat de l'étendard de mon ami Philippe Aubry se brisa dans une bourrasque de vent.



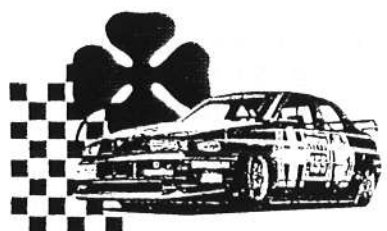
Pour ceux qui n'ont pas eu la chance de se déplacer en Allemagne pour assister en direct aux courses. Il y a la possibilité de suivre celles-ci sur petit écran. En effet les chaînes de télévision Sat 3 et Eurosport diffusent régulièrement le DTM en direct ou en différé. Au moment où j'écris ces lignes, Nicola Larini vient de récolter sur le circuit de l'Avus à Berlin le point qui lui manquait pour être sacré champion d'Allemagne alors qu'il reste encore une manche à effectuer à Hockenheim.

Souvent, aux débats parfois houleux qui m'opposaient aux détracteurs de la marque, il était parfois difficile de trouver des arguments de poids, tant était loin la suprématie Alfa-Romeo en compétition automobile. Aujourd'hui grâce à la victoire de Larini, c'est avec encore plus de fierté que je porte les couleurs de la marque milanaise. Pour les alfistes de ma génération qui n'ont pas eu la chance de vivre en direct la période faste des GTA et des 33 Sportproto, c'est un grand moment de l'histoire du Quadrifoglio que nous vivons actuellement. Une page d'histoire est entrain de se tourner.

En choisissant le DTM pour engager ses voitures, Alfa-Romeo n'a pas pris la voie la plus facile, mais a su parfaitement mesurer l'impact publicitaire que pouvait lui rapporter une victoire en terres allemandes. Mais je crois que c'est finalement le but recherché. Profitant du chauvinisme des allemands qui n'ont pas hésité à faire grand bruit des quelques victoires Mercedes, effaçant de façon trop flagrante la suprématie d'Alfa-Romeo dans leurs médias, de ce fait, ils sont entrés dans le jeu de la marque au quadrifoglio faisant de celle-ci un outsider parfait avec ses cinq voitures face à la Panz... heu la Mercedes Divizion. La grande notoriété du DTM a fait le reste, et finalement le titre de Nicola Larini a pris autant d'importance qu'une victoire à l'échelle européenne.

Pour conclure, je dirais que l'année prochaine la bagarre sera dure. Mercedes tâchera de laver l'affront avec sa nouvelle classe C, Opel nous a concocté une Calibra 4WD avec un moteur 6 cylindres, quant à BMW, tant qu'un engagement officiel de la firme bavaroise n'est pas à l'ordre du jour, je ne pense pas qu'elle soit en mesure d'opposer à Alfa-Romeo une voiture compétitive.

Pour le moment la victoire revient à Nicola Larini et sa 155 V6 TI, savouront la sans retenue et que la **LEGENDE DU QUADRIFOGLIO CONTINUE**



DTM'93 *Alfa Romeo* +3

J.-M. Baertschi

# LIVRES

## RAYON

A

L

F

A

Notre marque préférée figure en bonne place dans le monde de l'édition spécialisée dans l'automobile.

Durant les longues soirées d'hiver, vous pourrez compléter vos connaissances par la lecture de quelques très beaux livres apparus récemment dans les vitrines des librairies :

**T i t r e**

**VOITURES DE LEGENDE  
ALFA - ROMEO**

Ce livre évoque l'histoire d'Alfa Romeo en présentant une sélection de modèles significatifs.

**A u t e u r**

**John TIPLER**

Sa force réside dans la qualité des photos, toutes en couleurs, présentant des voitures statiques dans des décors parfois inattendus, mais toujours choisis avec soin.

**F o r m a t**

**21 x 23 cm**

La présence discrète de quelques jeunes femmes élégantes complète parfaitement cette série de tableaux.

**P r i x**

**Environ Fr. 30.--**

Une partie rédactionnelle décrit les grandes étapes que la marque a connues depuis 1910 à nos jours.

Excellent rapport prix - qualité.

**Titre**

**ALFA ROMEO  
6 C 2500**

Toute l'histoire des Alfa Romeo 6 C 2500 réunie dans un livre de 291 pages.

**Auteur**

**Angelo TITO ANSELMINI**

C'est ce défi que A. TITO ANSELMINI, G. BUSSO et L. ORSINI ont relevé et tenu ! L'ouvrage est là, très complet; il comprend :

**Editeur**

**Editoriale DOMUS**

☞ la description technique des organes mécaniques

☞ les photos des prototypes d'usine

**Format 25 x 30 cm**

☞ les carrosseries spéciales, une véritable pépinière de talents

**Prix environ Fr. 200.--**

☞ l'histoire de la 2500 coloniale

☞ le palmarès compétition depuis la course TOBRUK - TRIPOLI au Grand-Prix d'Erleu.



Les carrossiers suisses ne sont pas oubliés, on y voit des 2500 habillées par GRABER et WORBLAUFEN.

Le livre se termine par des pages jaunes qui constituent le Registre des 6 C 2500, 2600 châssis produits y sont répertoriés avec de nombreux renseignements.

Un vrai travail de bénédiction, une superbe encyclopédie illustrée de 400 photos.

**Titre**  
**ALFA ROMEO**  
**Modello 8 C 2300**

**Auteur**  
**Angela CHERETT**

**Editeur**  
**VELOCE PUBLISHING**

**Format** 21 x 26 cm

**Prix environ Fr. 100.--**



2300

Après avoir écrit l'historique des 6 C 1500, 1750, 1900, Angela CHERETT nous propose un ouvrage sur les 8 C 2300.

On a entre les mains un authentique travail professionnel, construit avec rigueur et exactitude.

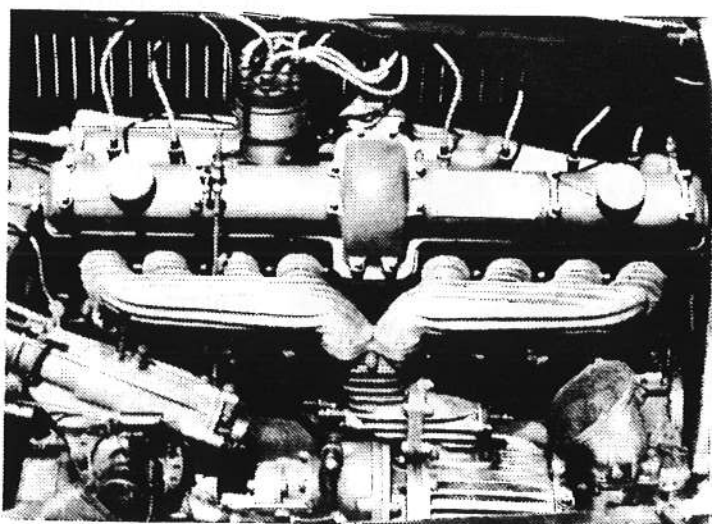
De nombreuses photographies d'époque nous replongent dans l'extraordinaire ambiance des courses d'avant-guerre.

Tout est réuni dans ces 192 pages qui nous rappellent les composantes de cette toute grande Alfa Romeo signée Vittorio JANO.

Jugez plutôt le palmarès : de nombreux Grand-Prix, 4 fois les 24 Heures du Mans, 3 fois les Mille Miglia, et, hors circuit, la Coupe d'Or au concours d'élégance de la Villa d'Este !

A la page 100, une photo illustre bien la réalité des courses d'alors : on y voit deux 8 C Spider Zagato au sommet du col du St-Gothard; elles se rendent par la route aux 24 Heures de Spa !

Ne tardez pas à vous procurer ce livre, son tirage est limité à 2000 exemplaires.



**Titre**

**ALFA ROMEO  
DISCO VOLANTE**

C'est le premier livre ainsi que le premier récit complets de cette voiture de course extraordinaire qui a ému et qui émeut aujourd'hui encore tous ceux qui ont eu et qui ont la chance de l'admirer.

**Auteur**

**C.F. BIANCHI ANDERLONI**

1951 - 1953 : c'était l'époque des O V N I et la forme aplatie de la voiture lui valut le nom de "*Soucoupe Volante*".

**Editeur**

**AUTOMOBILIA**

Carrozzeria Touring n'avait jamais osé auparavant modeler, en toute liberté, des masses et des formes, des volumes et des profils, avec tant d'intuition créative et d'une façon aussi sûre et téméraire.

**Format 26 x 29 cm**

Splendide le spider qui nous rappelle les formes des hors-bords de compétition. Et peut-être encore plus beau le coupé qui anticipe de huit ans la morphologie géniale de la Jaguar E-Type de Sir William Lyons.

**Prix environ Fr. 75.--**

Dans les pages qui suivent, l'ingénieur Carlo Felice Bianchi Anderloni raconte l'histoire de cette aventure dont il a été responsable avec son père Felice et leur associé, l'avocat Gaetano Ponzoni.

L'histoire de l'automobile souvent s'allume de météores fulgurants et d'exploits techniques, conceptuels et sportifs.

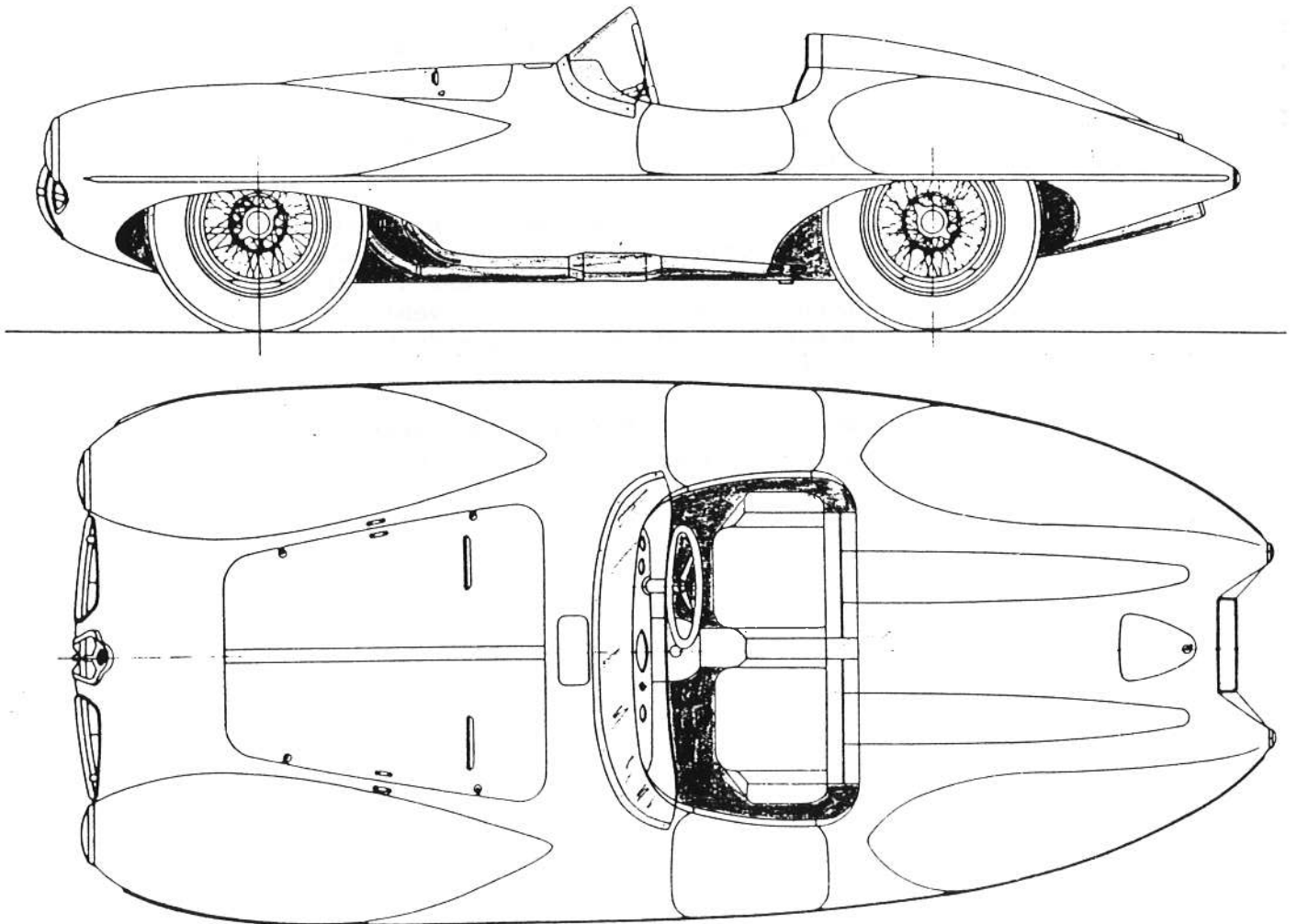


La *Soucoupe Volante* naquit de la pure intuition à une époque qui ne peut certes pas être soupçonnée de courage inventif et qui, pourtant, nous a laissé des chefs-d'oeuvre et qui a assisté à des batailles sportives acharnées. Qui sait, la *Soucoupe Volante* aurait pu battre les Jaguar au Mans et les Mercedes à la Carrera Panamericana.



Je remercie la maison Alfa Romeo de l'aide qu'elle a bien voulu nous fournir dans la collecte du matériel ainsi que le comte Giovanni Lurani Cernuschi qui m'a permis de reproduire son article paru dans "Auto Italiana" du 15 juin 1952. Et un grand merci également à Consalvo Sanesi, à Henry W. Wellells III, à Simon Moore et à Domenico Nardiello; aux firmes Pininfarina et Zagato pour leurs conseils et le matériel.

*L'Editeur*



**ACTE D'AUTORITE**

Lors de sa dernière séance du 20 mars 1993 à Hambourg la FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens, seule organisation reconnue par la FIA) a discuté de la définition du véhicule ancien (Preserved Historic Vehicle).

A l'issue de cette séance la FIVA a déclaré pour tous les clubs membres de la FIVA la définition suivante comme officielle:

Le véhicule ancien est un véhicule à propulsion mécanique préservé dans sa forme originale d'époque et qui a été fabriqué il y a plus de vingt ans.

Le véhicule ancien doit être conservé et soigné dans son correcte état historique.

Le propriétaire peut être une personne ou une organisation qui soigne et conserve le véhicule ancien dans l'intérêt technique et historique. Le véhicule n'est pas destiné à l'usage de tous les jours.

Sur demande la FIVA peut délivrer un passeport pour un tel véhicule.

23 avril 93  
A. Protzen

# RANDONNEE JURASIENNE

SAMEDI 26 JUIN 1993



- 1ERE ETAPE : COSSONAY - LA CHAUX - GRANCY - COTTENS - SEVERY - PAMPIGNY - BALLENS  
 BEROLLE - BIÈRE - SAUBRAZ - GIMEL - ST-GEORGES - COL DU MARCHAIRUZ  
 LE BRASSUS - L'ABBAYE - COL DE PETRAZ-FELIX - COL DU MOLLENDRUZ  
 2EME ETAPE : COL DU MOLLENDRUZ - LA PRAZ - JURIENS - ROMAINMOTIER - PREMIER -  
 BRETONNIERES - LES CLEES - BAULMES - COL DE L'AIGUILLON - L'AUBERSON  
 STE-CROIX - LES RASSES - BULLET - MAUBORGET.

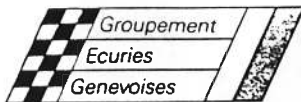
Le classement :

|                |             |                   |
|----------------|-------------|-------------------|
| 1 <sup>e</sup> | Rehissel    | GTU 6             |
| 2 <sup>e</sup> | TIERCY      | 2000 touring      |
| 3              | Schmid      | Spider 2000       |
| 4              | Dupasquier  | Giulia 1600 sport |
| 5              | DuBach      | Spider            |
| 6              | Bugnon      | Giulietta 52      |
| 7              | IMONT       | duetto            |
| 8              | Baridel     | duetto            |
| 9              | Cozzano Plo | Giulietta 1800    |
| 10             | Kohler      | Giulietta Spider  |
| 11             | Simonezzi   | GTU 6             |
| 12             | Valuona     | Giulietta spider  |
| 13             | Canarozza   | Giulietta spider  |

Prix de la Malclame S. Zorzi  
 G.C. Est

Prix Special Garage du Casino aux  
 deux équipages Franckes  
 M. Dupasquier et Bugnon.

VILLA  
 BERTONE  
 CHIANTI



# GRUPEMENT DES ÉCURIES GENEVOISES

## Membres

Ecurie de Genève  
Ecurie du Léman  
Ecurie la Meute  
Ecurie Ouest-Romand  
Ecurie 4 Anneaux

REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO

Case postale 196

1000 LAUSANNE 12 CHAILLY

Meinier, le 27 octobre 1993

Concerne : 7ème EXPO AUTOS-MOTOS SPORT ET COMPETITION  
Samedi 9 octobre 1993

Monsieur le Président,

Au nom du comité d'organisation, des membres de notre groupement et de l'Association des Intérêts de Carouge (I.C.), nous tenons à vous remercier sincèrement d'avoir présenté à l'occasion de la manifestation citée en marge un plateau d'aussi belles voitures.

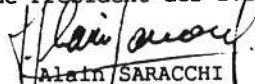
La disposition de ces dernières ainsi que leur état ont attiré les regards d'un nombreux public ayant parcouru l'expo tout au long de cette belle journée.

Nous garderons un très bon souvenir de notre hôte d'honneur 1993 et souhaitons à votre club plein de succès pour l'avenir.

Vous voudrez bien adresser notre gratitude à vos membres qui se sont déplacés ce samedi 9 octobre 1993 à Carouge.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'expression de nos salutations distinguées.

Le Président des I.C.

  
Alain SARACCHI

Le Président de GEG

Francis LACHENAL



Adresse: c/o Francis Lachenal, Président - 16, ch. de Ruite - 1252 Meinier  
Tél. privé 022/752 26 70 - Tél. prof. 022/342 41 13 - Fax 022/342 03 25

## **ALFA ROMEO MONTREAL**

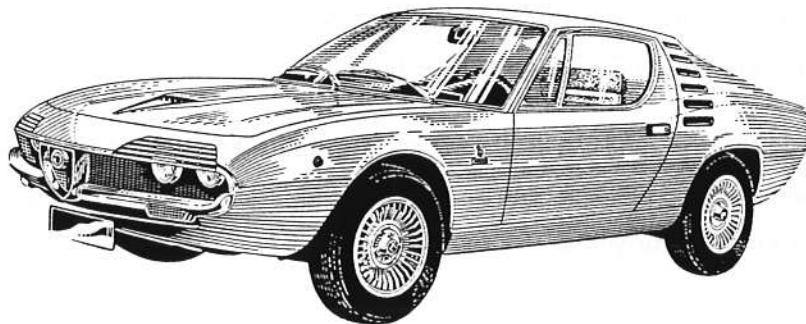
ou le cheval à bascule

(par Bernd Woytal, tiré de Motor Klassik, édition mai 1993)  
traduit de l'allemand par P. Siegenthaler

Particulièrement lorsque je monte dans la Montreal après être descendu d'une voiture de construction récente au châssis ferme, je me rappelle du cheval à bascule du temps de mon enfance: elle se cabre à l'accélération et plonge au freinage. Toutefois le cheval à bascule se montre au moins stable dans une direction, alors que la Montreal penche en plus sur le côté dans les virages et bouge avec tout son postérieur quand la suspension travaille.

Sur une Alfa ce dernier point est normal dans une certaine mesure. Toutefois lorsque ce phénomène devient par trop prononcé, le remplacement des caoutchoucs à la liaison triangle de réaction/différentiel s'impose. Dans mon cas cela n'a pourtant pas suffi. La solution m'a été apportée par le spécialiste Alfa helmut Hähn de Mannheim: "posez des disques aux fixations latérales du triangle de réaction".

Ensuite de cela je me suis mis à changer les amortisseurs. La firme Bilstein pouvait heureusement me fournir des amortisseurs à gaz. A l'avant le changement s'est fait sans problème. A l'arrière ce fut plus compliqué, les amortisseurs étant dans les ressorts. Je devins confiant en lisant par hasard dans un manuel d'atelier sur la Bertone qu'il y avait des couvercles qu'il suffisait de démonter pour pouvoir retirer les amortisseurs vers le haut. La Montreal dispose effectivement des même couvercles qui sont accessibles depuis le coffre. Malheureusement la paroi derrière la banquette arrière empêche l'extraction des amortisseurs en raison de son inclinaison. Après avoir calmé ma première rage j'ai renoncé à découper cette paroi et me suis saisi des tendeurs de ressorts ...



## **TELEGRAMMES**

(tiré de Motor Klassik)  
traduit de l'allemand par P. Siegenthaler

### **Pièces pour freins Alfa**

Selon ses propres déclarations, l'entreprise anglaise Alfa Stop dispose d'un stock extrêmement complet de pièces de freins pour Alfas de la période 1950 à 1965. Les propriétaires d'Alfa Romeo 1900, 2000, 2600, Giulietta et Giulia peuvent y commander des équipements d'origine de marque Lucas Girling ou Ferodo par exemple et en obtenir rapidement livraison. Des pièces d'embrayage sont également livrables. Pour de plus amples informations: Alfa Stop. P.O. Box 50, Belper, Derbyshire, DE 561AS, England

# MEMORIAL DE LA COURSE DE COTE DU K L A U S E N

Cette course de côte a eu lieu en Suisse de 1922 à 1934.

A l'initiative des Automobiles Clubs de Glaris et Uri, un comité d'organisation a mis sur pied un week-end commémoratif. Les voitures qui couraient à l'époque ont donc retrouvé ce parcours sélectif qui traverse un site grandiose des Alpes.

Le départ est donné à Linthal, alt. 662 m. Après deux longues courbes, il faut passer trois tunnels tortueux, taillés dans la falaise.

Puis un enchaînement de dix épingles permet aux concurrents d'atteindre un vaste pâturage à l'altitude de 1'372 m.

Sur ce tronçon rectiligne et plat, les thermomètres d'huile et d'eau peuvent remettre leurs aiguilles en bonne place !

Puis arrive la dernière partie de la course, soit l'ascension des quatorze épingles qui aboutissent à la ligne d'arrivée qui culmine à 1'984 m. Les pilotes ont donc effectué un parcours de 21,5 km pour 1'286 m de dénivellation.

Une très forte délégation d'ALFA ROMEO a contribué à l'animation de ce week-end et c'est finalement Rodney FELTON qui, sur une monoplace "tipo B", s'est adjugé le record de la montée à 83.68 km/h de moyenne.

|             |                          |             |                             |               |             |               |
|-------------|--------------------------|-------------|-----------------------------|---------------|-------------|---------------|
| <b>1er</b>  | <b>Rodney FELTON</b>     | <b>(GB)</b> | <b>Alfa Romeo</b>           | <b>Tipo B</b> | <b>1934</b> | <b>15'24"</b> |
| <b>2ème</b> | <b>Martin MORRIS</b>     | <b>(GB)</b> | <b>E R A</b>                |               | <b>1936</b> | <b>15'41"</b> |
| <b>3ème</b> | <b>Sir John VENABLES</b> | <b>(GB)</b> | <b>E R A</b>                |               | <b>1935</b> | <b>15'43"</b> |
| <b>4ème</b> | <b>Paul GRIST</b>        | <b>(GB)</b> | <b>Alfa Romeo 2.6 MONZA</b> |               | <b>1933</b> | <b>15'54"</b> |

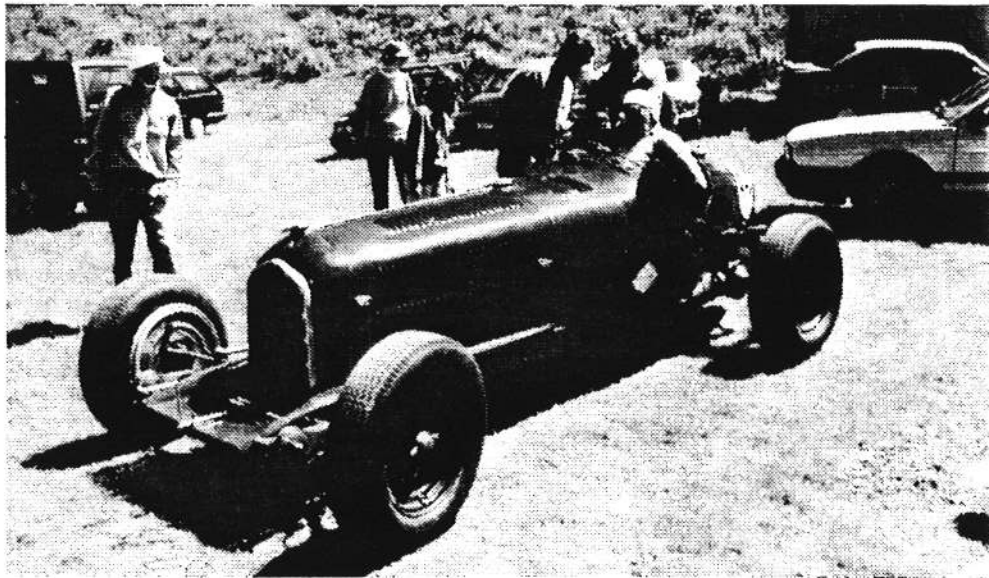
Je ne vous décrirai pas ici le fantastique plateau que les organisateurs ont réuni, je laisserai parler les chiffres :

*179 motos et 266 voitures construites entre 1920 et 1936 !*

Très inspirés par les Mille Miglia historiques de Brescia, les initiateurs de cette manifestation ont su présenter au public une série de voitures exceptionnelles. De là à comparer cet événement avec les Mille Miglia, il y a un saut que je ne franchirai pas. La présence de l'armée et de la police, certes nécessaire, ne remplacera jamais les foules passionnées d'Emilie.

Merci aux Anglais, aux Allemands qui sont venus avec leur TIPO B, 2900 A, 2600 MONZA, et aux Suisses avec leur RL, 1750, 2300 TOURING. Ils ont vécu le KLAUSEN durant un samedi ensoleillé et le dimanche sous un déluge !

*Al...*



# VINTAGE COLLECTOR'S MARKET

28 - 29 A O U T 1993

## HALLE DES FETES DE PAYERNE

- ☞ *Enfin, regarde les feux arrière que je cherchais depuis trois ans !*
- ☞ *Euh ! une jante de Giulietta, exactement celle qui me manquait !*
- ☞ *Tiens un manuel d'entretien GT Junior, je désespérais !*
- ☞ *Tu as vu les vidéo sur le stand ALFA ? Fabuleux le D T M !*
- ☞ *Des modèles réduits comme ça ! Ca vient d'où ?*
- ☞ *Ça une ALFA ?! Oui c'est une berline 2.5 L. de 1940*
- ☞ *Ah ces photos ! mon cousin avait la même, si j'avais su !*
- ☞ *Vous prenez un verre ? Euh oui ... et un bulletin d'inscription à votre Club.*

Voilà un petit échantillon de l'ambiance qui a régné durant un week-end sur le stand de l'Invité d'honneur : le **REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO**. A l'invitation de l'organisateur, nous avons monté un stand où figuraient en bonne place :

|           |     |      |      |              |            |
|-----------|-----|------|------|--------------|------------|
| Berline   | 6 C | 2500 | 1940 | Carr. A.R.   | M. ZORN    |
| Berline   |     | 1900 |      | Carr. A.R.   | M. HOFER   |
| Berline   |     | 1600 | 1966 | Giulia Super | M. CHARBON |
| Coupé     |     | 1600 | 1964 | Giulia SS    | X X X      |
| Coupé     |     | 1600 |      | Junior Z     | M. BARDET  |
| Cabriolet |     | 2000 | 1959 | Touring      | M. THIERCY |

En complément, une exposition de miniatures, édi. 1 : 43, modèles qui, montés par MM. AUBRY et BAERTSCHI, attiraient les regards et ... les mains ! Les yeux étaient sollicités par les vidéo cassettes réalisées par M. SCHMID.

Tous mes remerciements aux membres du Registre qui ont prêté leur voiture et à l'organisateur de l'accueil qu'il nous a réservé.



A. KOHLER



# NÉ-COMME-ÇA OU PAS ?...

C'est aussi simple que cela. De deux choses l'une : ou vous êtes né avec Alfa Romeo dans le sang... ou pas ! Et finalement la seule chose vraiment importante, c'est de savoir.

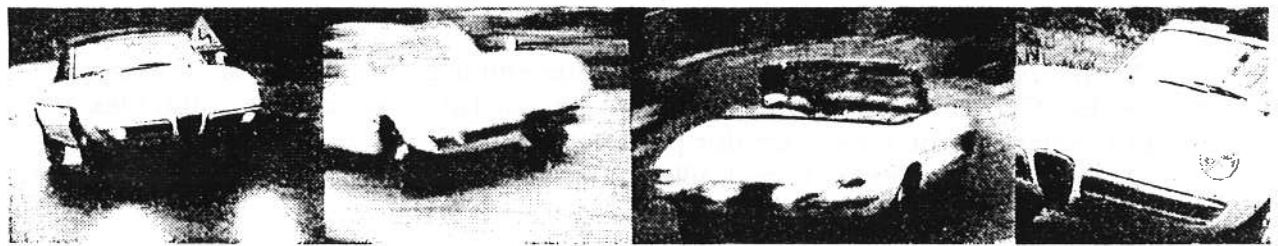
Première éventualité, vous n'êtes pas «né-comme-ça». Nous sommes alors les seuls perdants. Car après

tout, il y a d'autres plaisirs que la passion... d'autres voitures que les Alfa.

Deuxième éventualité, vous êtes «né-comme-ça». Alors avouez que ce serait regrettable de ne jamais vous en apercevoir !

De toute façon le, simple fait de s'asseoir dans une Alfa Romeo est

un de ces plaisirs qui valent le déplacement. Alors, accordez-vous la faveur d'un essai. Faites chez notre concessionnaire le plus proche de votre domicile le Test-Trèfle. Et si vous voulez nous en croire : il y a bien des chances pour que vous soyez «né-comme-ça» !



## ...faites le test-trèfle !

Décidé à savoir ?

Alors, décrochez votre téléphone et appelez votre concessionnaire Alfa-Romeo. Dites-lui de vous préparer un Test-Trèfle sur la voiture que vous avez choisie. Tenue de route, freinage, accélération, souplesse, confort, nous vous ferons le coup du charme Alfa-Romeo.

SPIDER 1600, dédié aux amoureux du grand air et du soleil.  
Cabriolet 2 places - moteur 1570 cc - 4 cylindres à double arbre à cames en tête - 9 CV fiscal - 125 CV SAE - 5 vitesses synchro - 4 freins à disque - hard-top sur demande - poids à vide : 940 kg - vitesse maximum : plus de 185 km/h.



**alfa romeo**

Siège Française Alfa Romeo - Magasin d'exposition : 150 Champs Élysées - Centre d'essais : 25 rue Cardinet - Tél. 267 31 00 - 250 points de vente et service en France - 1200 en Europe



## " RALLYGATOR II, LE RETOUR "

□□□□□

Lors du premier épisode, nous avons pu suivre les aventures extraordinaires de TREBOR et de son équipière BIRGITT (la spécialiste des cours de ferme - tout le monde ne peut pas s'intéresser à la bourse -), dans l'épopée "LES CEVENNES EN ALFA", sortie sur les écrans à la Pentecôte 1992.

Dans "RALLYGATOR II, LE RETOUR", nous retrouvons nos héros en SUISSE.

L'histoire commence ainsi :

"Je retirais mon magnum 369 de son étui et m'allongeais mollement sur le lit. La moiteur de l'air le rendait irrespirable. Je me versais un second verre de Gentiane, les glaçons fondaient à vue d'oeil. Au plafond, ce qui restait du ventilateur tournait péniblement. Nous revenions, Birgitt et moi, d'une mission périlleuse dans les Cévennes. Cela avait été une terrible épreuve : la Bête du Gévaudan... cette fichue départementale... la bifurcation "8T - 3T"... la spéciale de nuit et sa soupe à l'oignon... le retour en car à notre hôtel parmi les autochtones patibulaires mais presque... l'ENFER !

Birgitt était assoupie à mon côté...son corps chaud... lorsque la sonnerie du téléphone retentit. J'avais à peine la force de bouger, mais je revis la clause de mon contrat de travail mentionnant la prime d'astreinte - d'un montant forfaitaire mensuel équivalent à deux bouteilles de Gentiane à l'épicerie du village -, et je décrochais.

"Allo, 019 ?... ici BONCHAR". Ouïe, une voix amie, celle de Yves, dit l'helvète,

"J'ai une mission pour toi. Tu as un avion à Orly à 20 h 00 le 3 septembre, il faut absolument que tu sois là samedi, ordre du Boss. "

Ni une ni deux, je réveillais Birgitt et nous embarquâmes dans mon avion privé (le "BERTONE"). Nous filâmes par la route, car j'ai le mal de mer... (oh ! les gars, faut suivre, sinon ça va être dur pour vous !).

Après deux escales pour ravitailler, nous arrivions à 16 h 30 à YVERDON, lieu du rendez-vous.

Yves me rencardait sur cette nouvelle affaire, très compliquée. Tout se passait sur cette fameuse rive Suisse du lac Léman, près de LAUSANNE. Le rendez-vous était à proximité de CULLY, à côté du débarcadère. Zut ! même pas de brume pour recouvrir le port, nous allions vite être repérés. Il faisait même un temps superbe, on aurait pu organiser là un rassemblement d'alfistes.

Le major DAVEL nous attendait sur un parking à quatre niveaux. Renseignements pris, nous partîmes en direction de la Joliette, en passant par l'AUBERGE ROUGE de CROCHETTAZ - souvenez-vous, c'est là que 007 fut massacré ! Mais nous étions suivis, pire, cernés : devant, un ZAGATO Junior, derrière, un TOURING 2 litres. Nous nous sortîmes d'affaire en fuyant dans les vignobles : le Grand Cru DEZALEY nous sauva de la catastrophe...

Ma partenaire, Birgitt, fut fantastique, oubliant même les cours de ferme. Il nous fallait éviter les gardes frontières de la Suisse Allemande et Italienne. Notre seule issue, le Léman (qui ondule quand même à 375 m et non pas 372 comme nos ennemis du jour, les "organisateur", lancés à notre poursuite, l'avaient juré pour nous pièger).



## CLASSEMENT :

- 1° CHARBON
- 2° ZORN
- 3° SIMONETTI
- 4° DE BONA J<sup>r</sup>
- 5° PERISSET
- 6° DE BONA S<sup>r</sup>
- 7° COZZAROLO
- 8° MAGO
- 9° PISKIM
- 10° KOLLER
- 11° ROBERT (019)
- 12° REYMOND
- 13° TIERCY
- 14° GARGANTINI
- 15° PERLASSI

Grâce à la combinaison "Code 1803" et à NUVOLARI et SOMMER, malgré les embûches et les pièges du "Spectre", nous avons réussi cette mission périlleuse... Le GRAAL était là, devant nous : une bonne bouteille de St SAPHORIN . Mais il nous fallait revenir à présent que notre devoir était accompli, et rentrer n'est pas le plus facile, même pour un agent sur le retour. L'avion ?... Le train ?... Trop risqué ! Birgitt et moi eûmes la même idée : maquiller le Bertone à l'aide d'un badge du REGISTRE SUISSE et le tour serait joué.

C'est ainsi que quelques temps plus tard, 019 et Birgitt étaient de retour, sains et saufs et pouvaient ainsi rendre compte de leur mission à "M....."

Il ne sera donc pas nécessaire de remplacer 019 lors de la prochaine AG du CARF .

A suivre ?

Signé 019 (Pascal TREBOR)

## L'Alfa Romeo 1300 Spider

C'est au mois de mars 1966, au Salon de Genève que l'on a pu voir pour la première fois le spider créé par Pininfarina sur la base de l'Alfa Romeo Giulia. Il bénéficiait de la mécanique du coupé GT Veloce (109 ch.) mais il n'avait pas encore de nom. Un concours fut organisé et, tandis que l'on attendait l'issue, on le baptisa « os de sèche » comme le suggéraient ses formes courbes et sa silhouette aplatie comme une savonnette. Enfin, il fut appelé « Duetto ». Au début de l'année dernière, le spider Duetto hérita de la mécanique de la berline 1750 puis, quelque temps plus tard, du moteur 1300 dont les origines lointaines remontaient à la Giulietta (Lire MOTEURS de novembre-décembre 1968).

C'est donc de l'Alfa Romeo 1300 Spider qu'il est question ici. Disons tout de suite qu'il fait intimement partie de la « famille » Alfa Romeo, tant il présente de caractéristiques communes à presque tous les modèles de la gamme. Nous avons dit que l'infrastructure est celle de la Giulia à la seule différence de l'empattement qui est ramené de 251 à 225 cm alors que celui du coupé Bertone est de 235 cm. Etant donné que le moteur provient, lui, du coupé Sprint GT 1300 Junior que l'on connaît aussi, de même que la transmission, on voit — c'est presque une évidence — que seule la carrosserie confère à ce modèle son originalité.

Pour nous résumer, rappelons que le moteur est un quatre cylindres en ligne à deux arbres à cames en tête qui, avec un rapport de compression de 9 à 1 et deux carburateurs horizontaux double corps, développe 90 ch. DIN à 6 000 t/m. et un couple maximale de 12,5 mkg à 3 200 t/m., la cylindrée étant de 1 290 cm<sup>3</sup>. Boîte à cinq vitesses toutes synchronisées, suspension AV à roues indépendantes avec leviers triangulés, ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice, suspension AR avec essieu rigide, ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice, bielles de poussée longitudinales et triangle de localisation transversale. Direction à circulation de billes (diamètre de braquage de 10,7 m.), freins à disque sur les quatre roues avec servo à dépression, roues de 15 pouces équipées de pneus Pirelli Cinturato 155 SR x 15

sur la voiture essayée, réservoir de 46 litres.

### PRÉSENTATION

Voulant obtenir une silhouette très effilée, Pininfarina, bien qu'ayant réduit de 26 cm l'empattement par rapport à la Berline Giulia, a considérablement allongé les porte-à-faux avant et arrière si bien que la longueur totale (425 cm) dépasse de 11 cm celle de la berline et de 17 cm celle du coupé Bertone. Une telle conception de la longueur de ce spider ne pouvait aller sans une augmentation de la largeur qui est de 163 cm contre 158 et 156 cm respectivement pour le coupé et la berline. De plus, les lignes courbes contribuent encore à l'impression d'allongement.

Ce que l'on peut reprocher, c'est la vulnérabilité de la carrosserie aussi bien à l'avant qu'à l'arrière lors des manœuvres de stationnement d'autant plus que la partie plongeante du capot comme de la malle arrière ne sont pas visibles par le conducteur. Il y a aussi l'absence de crosses de pare-chocs

L'aménagement intérieur est satisfaisant en ce qui concerne les sièges, mais témoigne d'une certaine pauvreté quant à la planche de bord (en tôle peinte). Mais cadrans et commandes sont groupés devant et près du conducteur avec notamment, le compte-tours, le compteur de vitesse (totalisateur kilométrique général et journalier), jauge à essence, avec témoin de réserve, manomètre de pression d'huile, thermomètre d'eau et quatre voyants (charge, pression d'huile, clignotants et pleins phares). L'éclairage du tableau de bord est commandé par un interrupteur sans rhéostat, essuie-glace à deux vitesses, ventilateur de chauffage à une vitesse qui est d'ailleurs exceptionnellement bruyant. Boîte à gants avec serrure, commodo d'éclairage sous le volant, avertisseur puissant commandé sur chacune des deux branches du volant, starter et accélérateur à main, lave-pare-brise au pied.

### LES PERFORMANCES

Nos mesures effectuées à Mon-

171,062 km/h. (172 km/h. pour le coupé).

#### ● Compteur :

Vitesse lue : 60 80 100 120 140 160 180

#### Vitesse réelle :

51 72 90 108 128 150 170

#### T/m. en 5ème :

2000 2500 3150 3800 4150 5250 6000

#### ● Accélération : départ arrêté :

— les 400 m. en 18,5 sec. (18,1 sec.) ;

— les 1 000 m. en 34,2 sec. (34,0 sec.) ;

— de 0 à 40 km/h. : 2,8 sec. (2,8), 60 km/h. : 5,3 sec. (5,3) ; 80

km/h. : 8,3 sec. (8,7) ; 100 km/h. : 12,5 sec. (12,5) ; 120

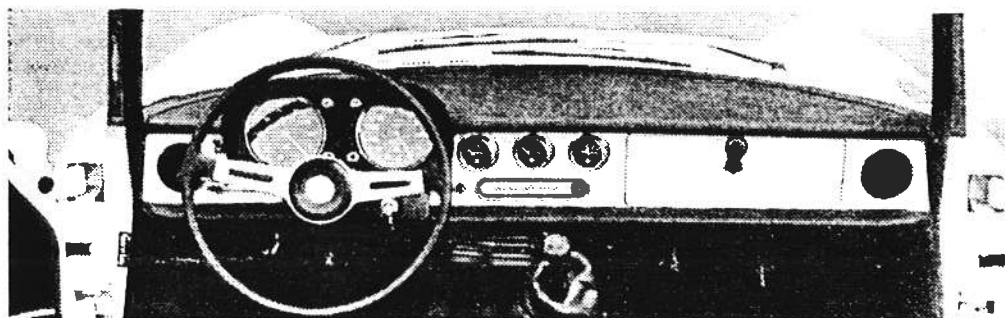
km/h. : 16,7 sec. (15,5) ; 140 km/h. : 27,2 sec. (27,0).

#### Reprises :

— de 30 à 100 km/h. en 4ème : 17,2 sec. (21,3 sec.) ; en 5ème : 22,9 sec. (27,7 sec.) ;

— de 80 à 100 km/h. en 3ème : 3,8 sec. (4,3), en 4ème : 5,3 sec. (6,6), en 5ème : 6,6 sec. (7,8) ;

— de 80 à 120 km/h. en 3ème : 7,8 sec. (9,0) ; en 4ème : 11,4 sec.



à l'avant, alors qu'à l'arrière seules les parties latérales sont théoriquement protégées. On peut regretter aussi que les phares ne soient pas recouverts d'un cache transparent comme sur le spider 1750. Carrosserie deux portes, deux places et deux places seulement.

théry par temps couvert et froid ont donné les résultats suivants (entre parenthèses les chiffres du coupé GT 1300 Junior) :

● Vitesse maximale : 167,708 km/h. sur la piste pour 182 km/h. au compteur et 6 100 t/m. Cela correspond en ligne droite à

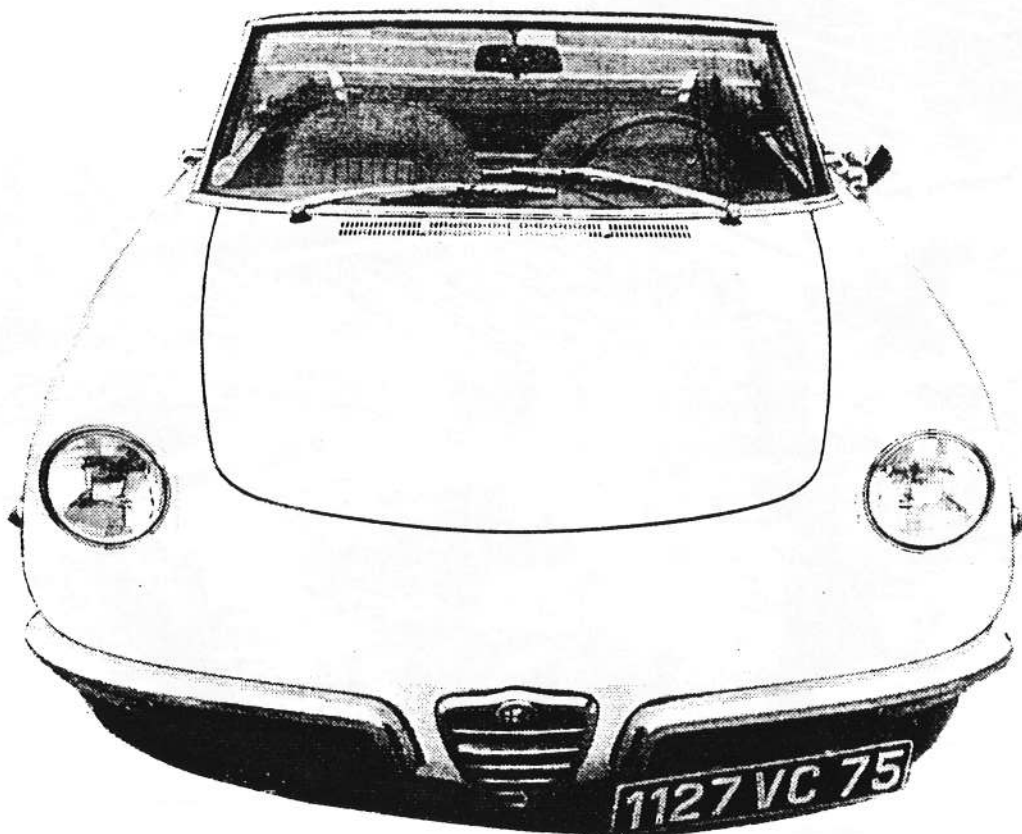
(13,5) ; en 5ème : 14,7 sec. (16,2 sec.).

● Boîte de vitesses : au régime maximal de 6 300 t/m., la vitesse réelle atteinte sur chacun des rapports est de : 42 km/h. en 1ère, 77 km/h. en 2ème, 113 km/h. en 3ème et 150 km/h. en 4ème.

### PERFORMANCES COMPARÉES

| Marque et Type         | Prix (F) | Cylind. (cm <sup>3</sup> ) | Puis. fisc/DIN | Dimensions |       | Accélération |         | Vit. max. | Moyenne Monthery |
|------------------------|----------|----------------------------|----------------|------------|-------|--------------|---------|-----------|------------------|
|                        |          |                            |                | Long.      | Larg. | 400 m        | 1 000 m |           |                  |
| Alfa Romeo 1300 Spider | 17 990   | 1290                       | 7/90           | 425        | 163   | 18,5         | 34,2    | 171       | 113,544          |
| Fiat 124 Spider        | 16 980   | 1438                       | 8/90           | 397        | 161   | 18,0         | 33,5    | 166       | 114,133          |
| Lancia Fulvia Rallye   | 16 200   | 1298                       | 7/87           | 398        | 156   | 18,5         | 34,5    | 174       | 115,006          |
| Matra M 530            | 18 510   | 1698                       | 10/73          | 415        | 157   | 18,3         | 34,2    | 173       | 113,117          |
| MGB GT                 | 16 865   | 1798                       | 10/96          | 389        | 152   | 18,8         | 35,2    | 171       | 112,424          |
| OPEL GT                | 18 012   | 1897                       | 11/90          | 412        | 158   | 17,3         | 32,0    | 181       | 118,554          |
| Simca 1200 S (1)       | 16 800   | 1204                       | 6/80           | 400        | 153   | 17,9         | 33,5    | 176       | 116,058          |
| Triumph GT 6 (2)       | 15 990   | 1998                       | 11/95          | 387        | 145   | 17,9         | 34,1    | 175       | 114,133          |

(1) Avec Jantes larges; (2) Modèle 1968.



● **Circuit routier (9 km 181) :** le meilleur tour fut couvert à la moyenne de 113,544 km/h. contre 111,665 km/h. avec le coupé GT 1300 Junior mais il est vrai dans des conditions moins bonnes d'adhérence pour ce dernier.

#### LE BILAN

● **Finition :** si le maniement de la capote est aisé, si la présentation générale est acceptable, on pourrait souhaiter une finition plus recherchée, plus soignée dans le détail pour donner une impression de voiture plus luxueuse. C'est ainsi que le réglage de l'inclinaison des dossiers ne peut se faire qu'en descendant de voiture.

son des dossiers ne peut se faire qu'en descendant de voiture.

● **Confort :** bon dans l'ensemble grâce aux sièges qui donnent une bonne position semi-allongée mais qui pourraient assurer un meilleur maintien latéral. On regrette pourtant — mais c'est généralement le cas de tous les spiders — qu'au-dessus de 100 km/h. le bruit des remous d'air sur la capote soit aussi prononcé, et que le moteur manifeste autant sa présence.

● **Habitabilité :** pour deux personnes, les fausses places aménagées sommairement derrière les sièges n'étant pas utilisables au-

cun emplacement n'étant prévu pour les pieds des occupants si les sièges avant sont en position normale.

● **Coffre :** long, large et plat, d'un volume de l'ordre de 300 dm<sup>3</sup>, il exige des bagages de hauteur réduite. Les colis trop encombrants pourront trouver place à l'intérieur derrière les sièges. La roue de secours est logée sous le tapis dans un puits.

● **Moteur :** très agréable par sa souplesse et les performances qu'il donne à la voiture. Malgré la cylindrée moyenne, il offre de bonnes possibilités de reprises

à partir de faibles régimes ce qui fait que l'on peut rouler en 5ème même à très basse vitesse.

● **Boîte de vitesses :** excellente par sa commande, sa synchronisation, son étagement, son verrouillage. Mais nous avons noté une tendance à un certain « durcissement » de la commande en utilisation intensive, notamment en ce qui concerne la sélection des trois rapport supérieurs.

● **Direction :** très légère, agréable par le volant de petit diamètre. La démultiplication est un peu forte (3,75 tours de volant d'une butée à l'autre) et l'on note un léger manque de précision autour du point d'équilibre ce qui oblige à de constantes petites corrections en ligne droite et ce qui laisse une impression d'instabilité au vent latéral.

● **Tenue de route :** tout à fait conforme à celle des Alfa Romeo. La voiture n'est pas particulièrement à l'aise sur les sols irréguliers où l'on perçoit des rebondissements du pont arrière. Mais la tenue de route offre quand même une très large marge de sécurité, le comportement étant naturellement sous-vireur mais sans poids excessif sur le train avant. A la limite, ce spider tend vers un comportement neutre. Ce qu'il y a de plus appréciable c'est la légèreté de l'ensemble lorsqu'on le mène à la limite des possibilités et l'extrême facilité avec laquelle nous avons obtenu notre meilleure performance sur le circuit de Montlhéry.

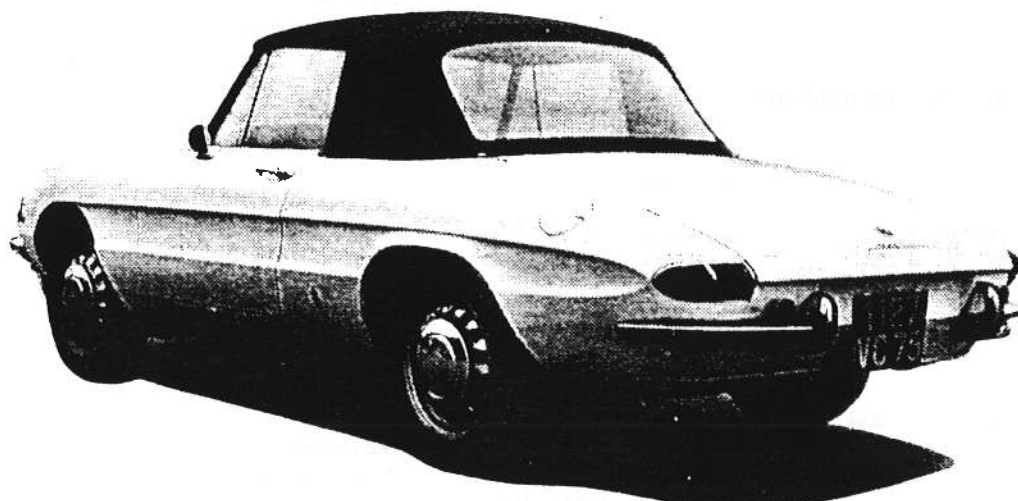
● **Freinage :** très bien à tous les points de vue. Le servo-frein ne complique pas le problème du dosage. Stabilité et tenue à chaud ne donnent pas lieu à critique.

● **Agrément de conduite :** nous regrettons pour notre part d'avoir eu l'occasion de faire l'essai de ce spider au milieu de l'hiver. Car il est évident qu'en l'utilisant avec la capote levée, on se prend à rêver du coupé GT Junior qui offre une habitabilité bien supérieure. Tout l'intérêt du spider réside donc dans le plaisir que l'on peut en tirer position décapotée.

● **Consommation :** elle oscille entre 10 et 12 litres aux 100 km, en fonction naturellement du mode de conduite adopté.

● **Prix :** 17 990 F.

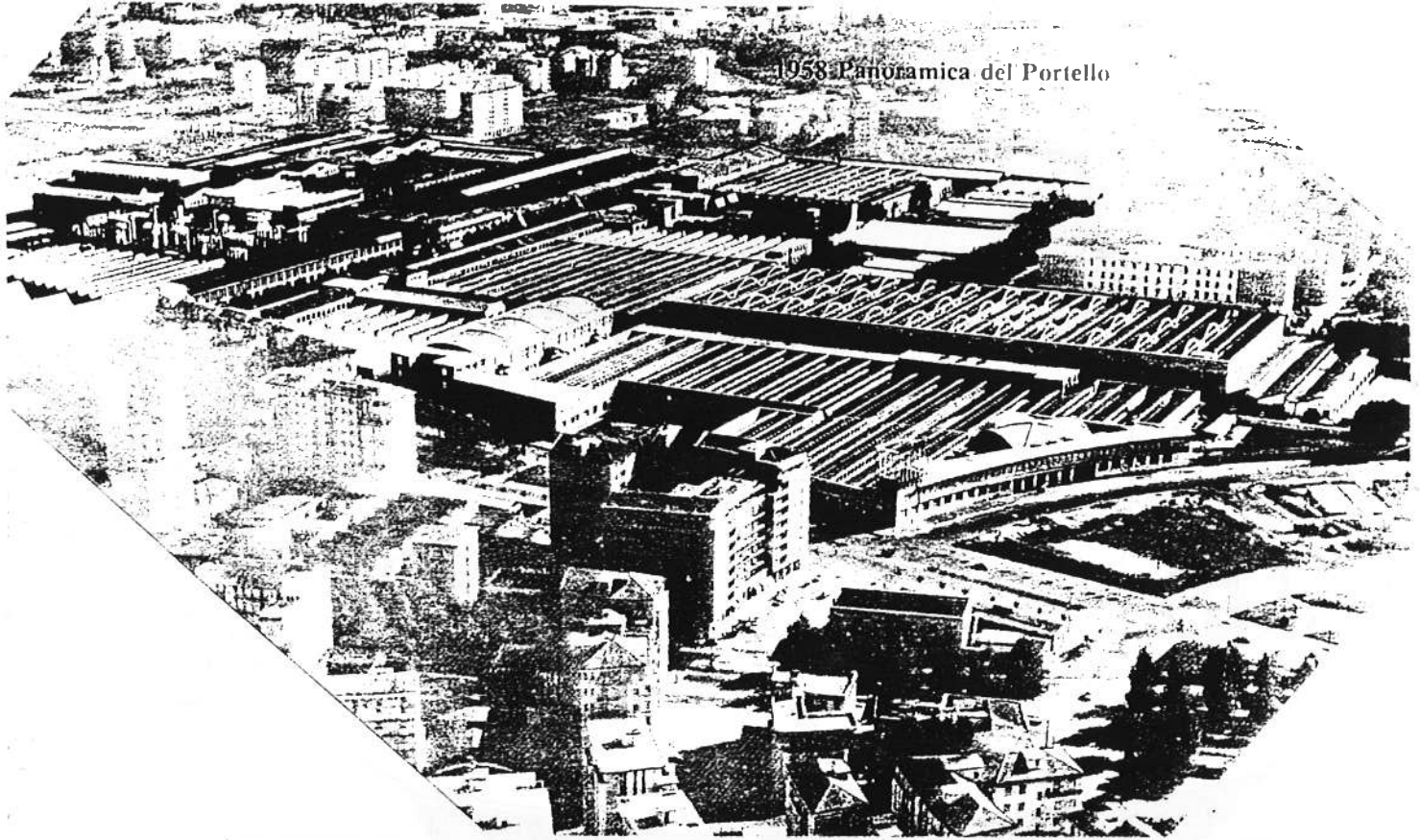
Alain BERTAUT



"MOTEUR"

N° 92

MARS - AVRIL 1968



| ANNEE   | BERLINE                                 | COUPE   | SPIDER  |
|---|---|---|---|
| 1950 PARIS                                    | 1900 BERLINE (environ 20'000 véhicules) |   |   |
| <b>SERIE 750 (environ 83'000 véhicules)</b>   |   |   |   |
| 1954 TURIN                                    |   | GIULIETTA SPRINT (750B) - BERTONE                               |   |
| 1955 TURIN                                    | GIULIETTA BERLINA (750C)                |   |   |
| 1956 TURIN                                    |   | GIULIETTA SPRINT VELOCE (750 E)                                 | GIULIETTA SPIDER (750D) - PININ FARINA                    |
|   |   |   | GIULIETTA SPIDER VELOCE (750 F)                           |
| 1957 -  | GIULIETTA BERLINE TI (753)              |   |   |
| <b>SERIE 101 (env 155'000 véhicules)</b>      |   |   |   |
| 1959 -  |   | GIULIETTA SPRINT 101.02<br>GIULIETTA SPRINT VELOCE 101.06       |   |
|   | GIULIETTA BERLINA 101.00-101.28         | GIULIETTA SS (BERTONE) 101.20<br>GIULIETTA SPRINT ZAGATO 101.26 | GIULIETTA SPIDER 101.03<br>GIULIETTA SPIDER VELOCE 101.07 |
| 1962 -  |   | GIULIA SPRINT 101.12  |   |
| 1964 -  |   |   | GIULIA SPIDER 101.23<br>GIULIA SPIDER VELOCE 101.18       |
| 1963 -  |   | GIULIA SS 101.21  |   |
| <b>SERIE 105 (plus de 1 mio de véhicules)</b> |   |   |   |
| 1962 -  | GIULIA TI 105.14                        |   |   |
| 1963 -  | GIULIA TI SUPER 105.16                  | GIULIA SPRINT GT 105.02   |   |
| 1964 -  | GIULIA 1300 105.06                      |   |   |
| 1965 -  | GIULIA SUPER 105.26                     | GIULIA GTC 105.25<br>GIULIA GTA 105.32                          |   |
| 1966 -  | GIULIA 1300 TI 105.39                   | GIULIA SPRINT GTV 105.36<br>GTJ 1300 105.30                     | 1600 SPIDER 105.03  |
| 1968 -  | 1750 BERLINE 105.49                     | 1750 GTV 105.44<br>GTA 1300 JUNIOR 105.59                       | 1750 SPIDER VELOCE 105.57<br>SPIDER 1300 JUNIOR 105.91    |
| 1969 -  |   | 1300 JUNIOR ZAGATO 105.93                                       |   |
| 1970 -  | GIULIA 1300 SUPER 115.09                |   |   |
| 1971 -  | 2000 BERLINE 105.12                     | 2000 GT VELOCE 105.21   | 2000 SPIDER VELOCE 105.24                                 |
| 1972 -  |   | GTJ 1600 115.03<br>1600 JUNIOR ZAGATO 115.24                    | SPIDER 1600 JUNIOR 115.07                                 |
| 1974 -  | GIULIA NOVA SUPER 1300-1600             |   |   |

J.P. GARGANTINI

## ETAT DES PRIX / BAROMETRE

(tiré de Motor Klassik, édition avril 1993)  
traduit de l'allemand par P. Siegenthaler

Quasiment toutes les Alfas ont perdu de la valeur pendant les 12 derniers mois, en particulier les modèles d'avant-guerre qui demeurent cependant toujours coûteux. En fait les italiennes ne se vendaient en 1992 qu'en partiquant des prix modérés. Celui qui s'est attaqué à son bas de laine en début 1993 pouvait acheter des Alfas classiques de tous types et années de construction à des prix d'un niveau aussi faible qu'il ne se retrouvera probablement pas de sitôt. Dès février le marché s'est en effet réanimé, pour les Alfas aussi.

Dans le tableau suivant les prix figurent en 1000 DM, la valeur de gauche étant le coût d'un véhicule dans l'état 4 (complet mais nécessitant une restauration totale) et celle de droite celui d'un véhicule dans l'état 2 (bon mais pas parfait). Suivent des indications quant à l'évolution des prix durant les derniers 12 mois (Preisrate: E=recul de 5%, D=plus ou moins 5%) et le pronostic pour les deux ans à venir (Preisprognose: D= stagnation, soit plus ou moins 5%).

| Fahrzeug                  | Bau-<br>Jahr* | Preise*<br>von bis | Preis-<br>rate* | Preis-<br>prognose* | Fahrzeug                 | Bau-<br>Jahr* | Preise*<br>von bis | Preis-<br>rate* | Preis-<br>prognose* |
|---------------------------|---------------|--------------------|-----------------|---------------------|--------------------------|---------------|--------------------|-----------------|---------------------|
| <b>Alfa Romeo</b>         |               |                    |                 |                     | <b>Alfa Romeo</b>        |               |                    |                 |                     |
| RLSS                      | 1922          | 100 200            | E               | D                   | 2000 Berlina (102)       | 1958          | 4 2                | E               | D                   |
| 6C1750 Turismo Berlina    | 1929          | 80 170             | E               | D                   | 2000 Sprint (102)        | 1958          | 6 20               | E               | D                   |
| 6C1750 GS Spy. (Kompr.)   | 1929          | 200 400            | E               | D                   | 2000 Spider (102)        | 1958          | 10 30              | E               | D                   |
| 8C2300 Cabriolet          | 1931          | 250 600            | E               | D                   | 2600 Berlina             | 1962          | 4 5                | E               | D                   |
| 6C2300 Turismo Berlina    | 1934          | 50 100             | E               | D                   | 2600 Sprint              | 1962          | 7 25               | E               | D                   |
| 6C2300 Cabriolet          | 1934          | 60 150             | E               | D                   | 2600 Spider              | 1962          | 12 35              | E               | D                   |
| 6C2500 Cabrio (Einverg.)  | 1939          | 40 110             | E               | D                   | Giulia TI                | 1962          | 3 12               | D               | D                   |
| 6C2500 SS Cabrio          | 1939          | 50 150             | E               | D                   | Giulia Sprint            | 1962          | 7 25               | E               | D                   |
| 6C2500 SS Coupé           | 1939          | 50 150             | E               | D                   | Giulia Spider            | 1962          | 12 35              | E               | D                   |
| 6C2500 SS Villa d'Este    | 1952          | 70 180             | E               | D                   | Giulia SS                | 1963          | 12 40              | E               | D                   |
| 6C2500 Freccia d'Oro      | 1947          | 35 90              | E               | D                   | Giulia Spider Veloce     | 1964          | 15 42              | E               | D                   |
| 1900 Berlina              | 1951          | 4 20               | D               | D                   | Giulia TI Super          | 1963          | 2 30               | D               | D                   |
| 1900 TI                   | 1953          | 4 22               | D               | D                   | Giulia TZ 1              | 1963          | 80 280             | E               | D                   |
| 1900 Super                | 1954          | 5 25               | D               | D                   | Giulia Sprint GT/GTV     | 1963/66       | 7 20               | E               | D                   |
| 1900 TI Super             | 1954          | 8 35               | D               | D                   | Giulia Super             | 1965          | 3 15               | D               | D                   |
| 1900 Cabriolet            | 1952          | 30 100             | E               | D                   | Giulia GTA               | 1965          | 28 80              | E               | D                   |
| 1900 Sprint               | 1951          | 30 110             | E               | D                   | Giulia GTC               | 1965          | 12 35              | D               | D                   |
| 1900 Supersprint          | 1954          | 30 110             | E               | D                   | Giulia 1300/1300 TI      | 1964/66       | 2 10               | D               | D                   |
| Giulietta Sprint (750)    | 1954          | 10 30              | E               | D                   | Giulia GT 1300 Junior    | 1966          | 5 4                | E               | D                   |
| Giulietta Berlina (750)   | 1955          | 3 12               | E               | D                   | Duetto 1600              | 1966          | 8 25               | E               | D                   |
| Giulietta TI (750)        | 1957          | 4 15               | E               | D                   | 1750 Berlina             | 1968          | 2 10               | E               | D                   |
| Giulietta Spider (750)    | 1956          | 12 35              | E               | D                   | 1750 GTV                 | 1958          | 8 20               | D               | D                   |
| Giul. Sprint Veloce (750) | 1956          | 15 50              | E               | D                   | 1750 Spider (Rundheck)   | 1968          | 10 28              | E               | D                   |
| Giul. Spider Veloce (750) | 1956          | 15 45              | E               | D                   | GTA 1300 Junior          | 1968          | 20 60              | E               | D                   |
| Giulietta SS              | 1959          | 12 40              | E               | D                   | Spider 1300 Jr. (Rundh.) | 1968          | 7 20               | E               | D                   |
| Giulietta SZ              | 1959          | 40 150             | E               | D                   | 1750 Spider Fastback     | 1969          | 8 22               | D               | D                   |
| Giulietta Berlina (101)   | 1959          | 2 8                | D               | D                   | GT 1300 Junior Zagato    | 1969          | 153 40             | E               | D                   |
| Giulietta TI (101)        | 1959          | 3 11               | D               | D                   | GT 1300 Junior           | 1969          | 2 10               | E               | D                   |
| Giulietta Sprint (101)    | 1959          | 7 25               | E               | D                   | Montreal                 | 1970          | 15 45              | E               | D                   |
| Giulietta Spider (101)    | 1959          | 12 35              | E               | D                   | 2000 Berlina             | 1971          | 2 12               | D               | D                   |
| Giul. Sprint Veloce (101) | 1959          | 12 35              | E               | D                   | 2000 GTV                 | 1971          | 7 20               | E               | D                   |
| Giul. Spider Veloce (101) | 1959          | 15 42              | E               | D                   | 2000 Spider              | 1971          | 8 22               | E               | D                   |
|                           |               |                    |                 |                     | 1600 Junior Zagato       | 1972          | 16 42              | E               | D                   |
|                           |               |                    |                 |                     | G, Nuova Sup. 1300/1600  | 1974          | 2 12               | D               | D                   |

## ETAT DES VENTES AUX ENCHERES EN 1992/93

tiré de Motor Klassik, éditions 1993

|          |                                |                                     |            |
|----------|--------------------------------|-------------------------------------|------------|
| 07.11.92 | Oldtimer Galerie Toffen        | Spider 2000, 85                     | 11'000 Frs |
| 09.11.92 | Coys<br>Kensington/London      | of Giulietta Sprint Vel. rallye, 59 | 6500 £     |
| 15.02.93 | ADT/Blackbushe GB              | Junior Zagato, 72                   | 7800 £     |
| 29.03.93 | Christie's/London              | Giulietta Spider Vel., 60           | 5000 £     |
| 19.04.93 | ADT/Measham GB                 | Spider, 67                          | 4100 £     |
| 27.04.93 | Brooks/London                  | Giulia Spider, 64                   | 5000 £     |
|          |                                | 1600 GT Junior, 72                  | 6000 £     |
| 01.05.93 | Oldtimer Galerie Toffen        | 2600 Sprint, 66                     | 14'000 Frs |
|          |                                | 1750 Berlina, 70                    | 5000 Frs   |
|          |                                | 2000 GTV, 73                        | 7000 Frs   |
|          |                                | 2000 Spider, 79                     | 8500 Frs   |
| 02.05.93 | Coys/Birmingham                | Giulia Spyder, 63                   | 12'500 £   |
| 19.06.93 | Brooks/Goodwood GB             | 6C 1750 GS, 30                      | 68'000 £   |
| 23.07.93 | Coys/Silverstone               | 6C 1750 GS, 30                      | 185'000 £  |
|          |                                | Giulietta Sprint, 59                | 13'000 £   |
|          |                                | Giulia Sprint GT, 64                | 8000 £     |
| 10.07.93 | Sotheby's/Hendon GB            | Spider 2000, 75                     | 5500 £     |
| 12.07.93 | ADT/Bridgewater GB             | Giulia Spider, 64                   | 8000 £     |
| 09.08.93 | ADT/Bellevue GB                | Spider, 75                          | 5500 £     |
| 20.08.93 | Christie's/Pebble Beach<br>USA | Tipo 33 TT-12, 74                   | 200'000 \$ |
| 08.09.93 | Coys/London                    | 6C 2500 Freccia d'Oro, 49           | 26'000 £   |
|          |                                | Giulia Spider, 65                   | 8000 £     |
|          |                                | 1600 GT Junior, 73                  | 4500 £     |
| 11.09.93 | Christie's/Beaulieu GB         | Giulia Sprint, 63                   | 2500 £     |





## Salon international de l'automobile – Genève



**OLDTIMER  
&  
TEILE  
MARKT  
BERN**

ASA expo ASA expo

**26 + 27 mars 1994**

Samedi 9.00 – 18.00 h  
Dimanche 9.00 – 17.00 h

19<sup>e</sup> exposition de vente pour véhicules, pièces, accessoires, outils, littérature, etc.

Lörrach bei Basel

Samstag, 27. August 1994  
9.00 - 18:00 Uhr

Sonntag, 28. August 1994  
10.00 - 17.00 Uhr





## *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