

Registre Suisse



BULLETIN N° 19 - DECEMBRE 1996





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 AUTOMOBILI-
LES CLASSIQUES ALFA ROMEO DANS LEUR ETAT
D'ORIGINE.

La Sauge - 2202 CHAMBRELIEN (SUISSE)

TEL. 032 855 14 47

REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO

LA SAUGE 2202 CHAMBRELIEN (SUISSE)

COMPOSITION DU COMITE

PRESIDENTE	AUBRY Arlette La Sauge 2202 CHAMBRELIEN	tél. 032 855 14 47
VICE-PRESIDENT	PERISSET Jacques Les Chaussées 1678 SIVIRIEZ	026 656 14 93
SECRETAIRE	GARGANTINI Jean-Paul c/o SESAM SA Case postale 100 1218 GRAND-SACONNEX	022 347 37 76
CAISSIER	LANGER Olivier Beaumont 1 2068 HAUTERIVE	032 753 54 81
COMMISSION TECHNIQUE	AUBRY Philippe La Sauge 2202 CHAMBRELIEN	032 855 14 47
RELATIONS EXTERIEURES	DUBACH Friedrich En Chavril 1867 OLLON	024 499 17 55
MEMBRE ADJOINT	BAERTSCHI Jean-Michel Progrès 41 2300 LA CHAUX-DE-FONDS	032 913 15 20
ADRESSES ACHAT/VENTE PIECES ENTRE LES MEMBRES DU REGISTRE	BRAND Yves Rue du Beulet 5 1203 GENEVE	022 345 75 18



SDHM ASVE

Schweizerischer Dachverband für Historische Motorfahrzeuge
Association Suisse des Véhicules d'Époque
Associazione Svizzera dei Veicoli d'Epoca

LE BILLET DE LA PRESIDENTE

Cette année du 15ème anniversaire du Registre, pour la première fois, nous avons passé le cap des 100 membres, soit exactement 101 à ce jour.

Durant 1996 aussi, le club a pu enregistrer les premiers moteurs "boxer", je vois cela comme un symbole car c'est en cette fin d'année que Fiat laisse tomber ce moteur après 25 ans de carrière. Il a été produit à environ 2 millions d'exemplaires depuis 1971 et il n'évolua que d'un demi-litre en cylindrée, soit de 1200 cm³ à 1700 cm³. C'est son coût de fabrication qui a été mis en cause et non sa fiabilité qui a toujours été son point fort. Donc, 1997 ne verra que des Alfa Romeo 145 et 146 à moteur 4 cylindres en lignes et 16 soupapes.

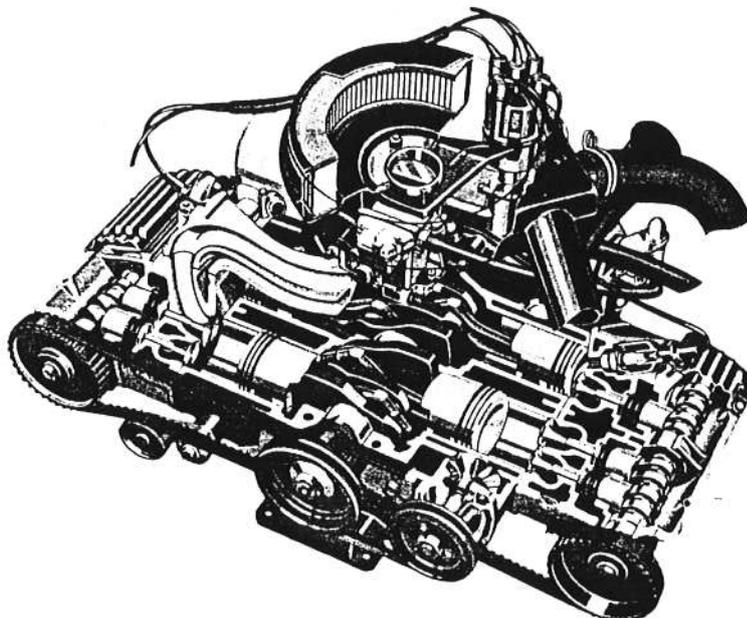
Nos sorties 1996 ont connu un vif succès et je ne puis que vous recommander les prochaines.

Quant au bulletin, je me répète en vous rappelant qu'il est ouvert à tous et que des textes relatant des sujets intéressants sont les bienvenus.

Au plaisir de vous retrouver, je souhaite à tous une

BONNE ET HEUREUSE ANNEE

1997





ou
leçon de natation pour pilotes d'eau douce

Décidément, le Registre Suisse Alfa Romeo n'arrivera pas à associer sa sortie sur le circuit de Lignières avec le soleil. En effet, cette matinée du dimanche 23 juin 1996 sera bien maussade, à l'image du Chasseral dont le sommet était *enneigé* !!! Plus bas, heureusement la météo sera "plus clémente", et seule une pluie persistante accompagnera les membres présents jusque vers 10h00.

L'expérience acquise lors de la dernière édition permettra aux organisateurs de planifier la manifestation un peu différemment. En effet, cette année, ces derniers ne prévoient en définitive que deux groupes : les anciennes et les modernes. Les machines non immatriculées moins nombreuses qu'il y a deux ans, incorporant l'un des deux groupes selon leur année de construction. Cette décision a été prise également par rapport à la très bonne tenue et discipline dont les membres ont fait preuve sur le circuit, ceci en ne prenant pas de risques inutiles, ni en faisant la course. Cela nous permettait aussi de tourner plus longtemps, l'attente étant moins longue.

La pluie ce n'est pas que des désavantages. Si la piste devient naturellement très glissante, elle permet toutefois aux pilotes de trouver rapidement les limites de leur voiture, ceci à des vitesses beaucoup plus modérées que sur piste sèche. De plus, la température étant plus basse, les freins, les pneus et la mécanique souffrent beaucoup moins.

Parlons des hommes et des machines : Dans le groupe des modernes, nous retrouvons Christian Gerber et votre serviteur au volant de leur 75 Turbo, puis Philippe Schweizer sur SZ (ES30), Philippe Aubry sur sa très vélocé Alfasud TI 1300 et Olivier "De Adamschmid" sur sa désormais traditionnelle Alfetta GTV 2.0 décorée pour la circonstance d'un nez blanc (d'où le sympathique surnom).

Assurément le plus habile du groupe sera Christian Gerber, très constant, ne laissant que peu glisser sa monture équipée de pneus pluie, véritables bottes d'égoutier au profil parfaitement adapté pour la météo du jour, il devait malheureusement rendre les armes avant la fin de la matinée, turbo out. Le soussigné et Philippe Schweizer, quant à eux, s'évertuaient à passer au mieux la puissance de leur machine respective sur la piste,

particulièrement le dernier nommé dont le couple généreux de son ES 30 avait bien de la peine à passer sur le sol détrempé.



Quant à Olivier Schmid, il nous gratifia comme il y a deux ans d'un spectacle hors du commun au volant de son Alfetta dont les freins fonctionnaient cette fois-ci à merveille. Toutefois, cette année c'est le moteur (allumage?) qui décida de faire des siennes en "ratatouillant" et finalement en calant au bord de la piste. Dommage pour lui et surtout pour le spectacle. Gaetano De Marcellis effectuera quelques tours prudents au volant d'une Alfa 75 Turbo qu'on lui avait prêtée. Quant à Philippe Aubry, organisateur de la manifestation, il avait comme écrit plus haut, emmené son Alfasud TI, dont le performant moteur 1300 avait enfin trouvé tout sa quintessence grâce aux réglages du patron de l'officine Autodelta (ce n'est pas une blague).



Dans le groupe des anciennes, nous retrouvons Henri Rengel et sa superbe Giulia Sprint GTA, dont le nouveau pont arrière autobloquant très efficace évitera au train arrière de prendre trop ses libertés.





"Ici à fond de troisième Jean-Mi, tu la places dans le virage et tu la maintiens en dérive aux gaz, pas de problème ça passe" me disait Pierre Lüthi alors que je m'évertuais à suivre ses conseils au volant de sa fidèle Giulia 1600 Super. Indubitablement, il a été l'homme du jour. Il passera la matinée à jouer avec les lois de l'équilibre, gardant le sourire en toutes circonstances et ceci, même lorsque je fis deux magistraux tête-à-queue au volant de la Giulia en question qu'il avait bien voulu me prêter en toute confiance (Faudra quand même que tu m'expliques comment t'arrives à aller si vite au volant de cette voiture avec les genoux dans le volant et dont le siège a été transformé en baignoire par les années). Lazzaro Morciano, nouveau membre, nous gratifia également de quelques très belles fresques au volant de sa Giulia Sprint GT Veloce blanche.



Nous regrettons que Mme V. Traber, M. J.-P. Gargantini et M. Ch. Borgana inscrits, n'aient pas pu nous rejoindre pour cette journée qui s'est déroulée dans une excellente ambiance, où la bonne humeur côtoyait sans problème la discipline sur le circuit.

J.-M. Baertschi

PIQUE-NIQUE "STAMM" DU 25 JUILLET 1996 AU MONT-VULLY



Plein succès pour cette sortie pique-nique. Les organisateurs ont eu l'excellente surprise de comptabiliser 18 voitures stationnées à proximité de ce lieu que nous a fait découvrir Pierre Lüthi la première fois l'année passée. Endroit superbe, proche d'une clairière avec une vue imprenable sur les lacs de Morat et Neuchâtel et très bien disposé plein ouest, le soleil nous a réchauffés de ses rayons jusque tard dans la soirée.

Les membres présents durent effectuer un peu de tout-terrain pour arriver jusqu'à la place de pique-nique, toutes les voitures y compris une Montréal ont pu gravir allégrement la pente herbeuse de la colline pour être finalement stationnées en arc de cercle autour des tables.

Ce pique-nique fut l'occasion pour de nombreux membres de venir en famille ou accompagnés d'amis. L'ambiance a été très sympathique, tout le monde apportant un peu du sien au repas, ceci de l'apéro jusqu'au café (accompagné ou non), en passant par les traditionnelles chips, vins en tout genre, gâteaux ou salades. Le foyer étant de taille respectable, il a été possible à chacun de trouver l'emplacement idéal pour sa saucisse ou sa tranche de viande, ceci tout en essayant, l'air de rien, de tirer au moyen de divers bâtons ou accessoires contendants la braise de son côté. Par contre, la bagarre fut beaucoup plus rude pour s'approprier la très pratique pince à viande de la famille Dantoni qui, finalement après bien des déboires parviendra à la récupérer auprès du soussigné qui ne voulait plus s'en séparer (nan, j'veux pas !). Le site étant éloigné des habitations, il nous a été possible de rester jusque tard le soir et c'est vers minuit que les derniers membres se quittèrent après un dernier café grappa.

A remettre sans aucun doute l'année prochaine.

J.-M. Baertschi

LA DUETTO A 30 ANS

Mars 1966, Salon de Genève, le Giulia spider 1600 laisse sa place à la Duetto, tâche difficile pour Pinifarina qui doit remplacer un spider encore très apprécié après 10 ans de production..

Le changement est radical, choquant, cet arrière qui tombe diront certains et il ne durera que 4 petites années pour devenir définitivement en 1970 une "conda tronca". Mais, cette ligne sublime qui n'a en fait que peu évolué jusqu'à son remplacement en 1995 n'est pas née d'un premier coup de crayon.

En 1954, de ses quatre coupés 3000 CM de course, Alfa Romeo en donnera un au carrossier Boano et l'autre, celui de Fangio qui termina 2^{ème} les Mille Miglia 1953 avec une roue avant folle après avoir dominé presque toute la course, à Pinifarina. Ceci afin de les motiver à exprimer leur génie créatif sur des châssis tubulaires exceptionnels avec barre antiroulis à l'avant et essieu arrière De Dion avec freins accolés au différentiel, empattement 2,25 m et propulsés par un moteur exceptionnel de 6 cylindres en ligne 3495 cm³ de 275 ch.

Pinifarina réalisera quatre carrosseries sur ce même châssis, la dernière existe toujours et c'est de ces protos qu'il s'inspira pour déjà présenter son *Giulietta spider proto* en 1961. Cinq ans avant son lancement la Duetto est déjà presque définitive, ses porte-à-faux, son flanc concave, son arrière arrondi avec ses phares sont déjà là. Seuls les pare-chocs, les ailes et phares avant, le pare-brise et d'autres petits détails changeront (sans parler de la mécanique).

Son nom ou ses noms: Osso di Sepia (os de sèche) son premier nom, ou coda lunga, seul DUETTO est le nom officiel d'Alfa Romeo. Il a été trouvé à l'issue d'un concours.

P. Aubry



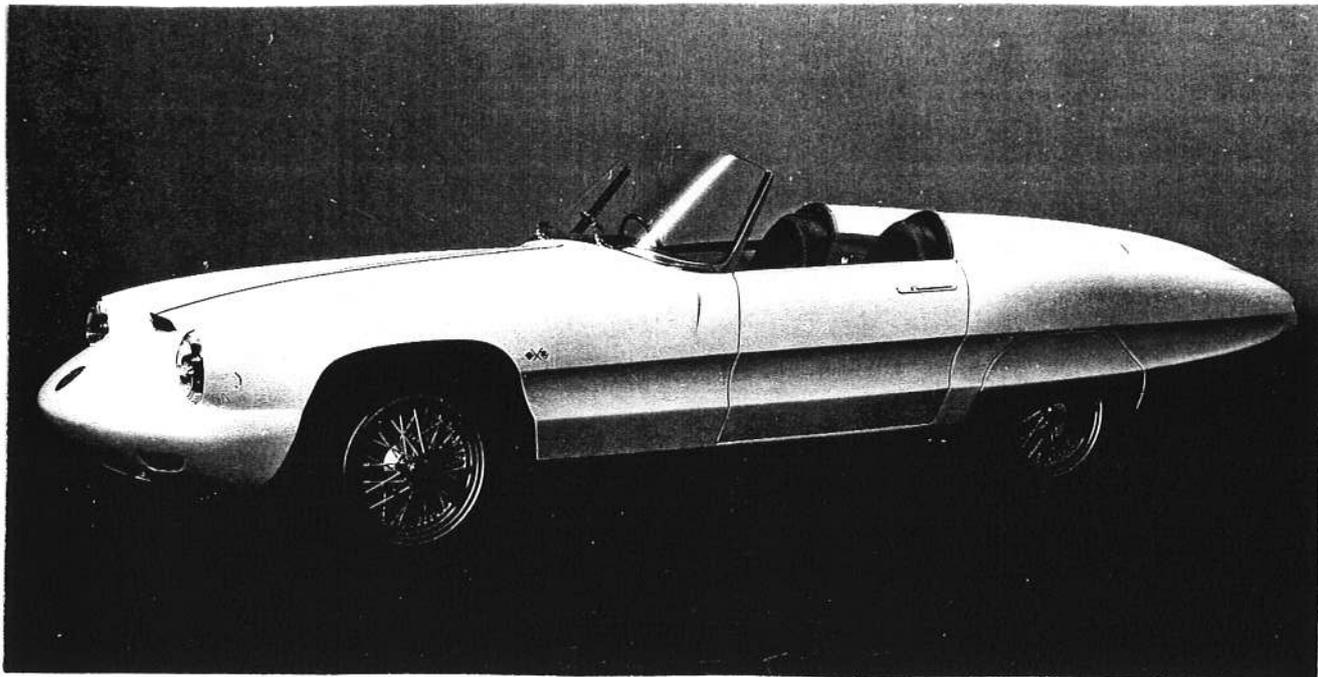
3000 CM carroserie Colli



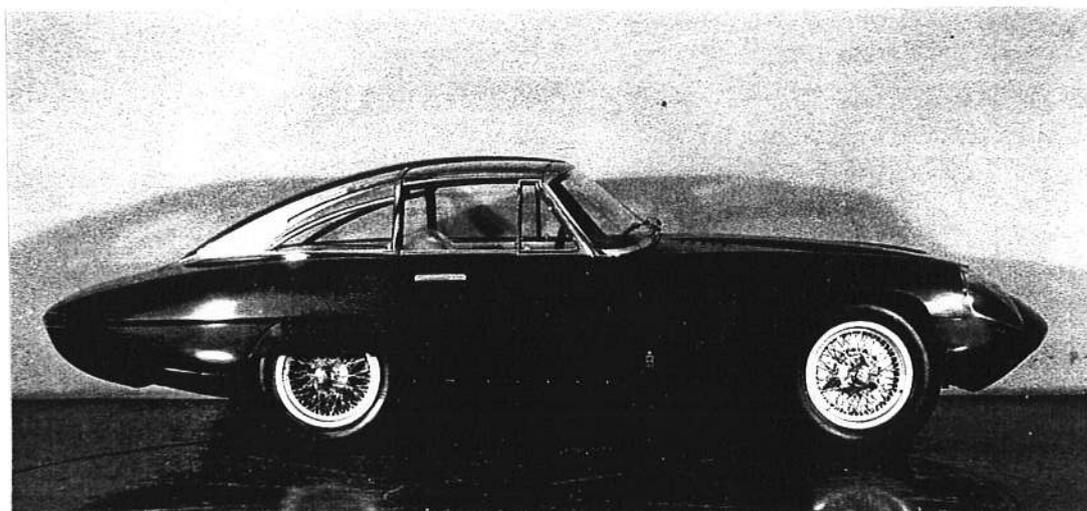
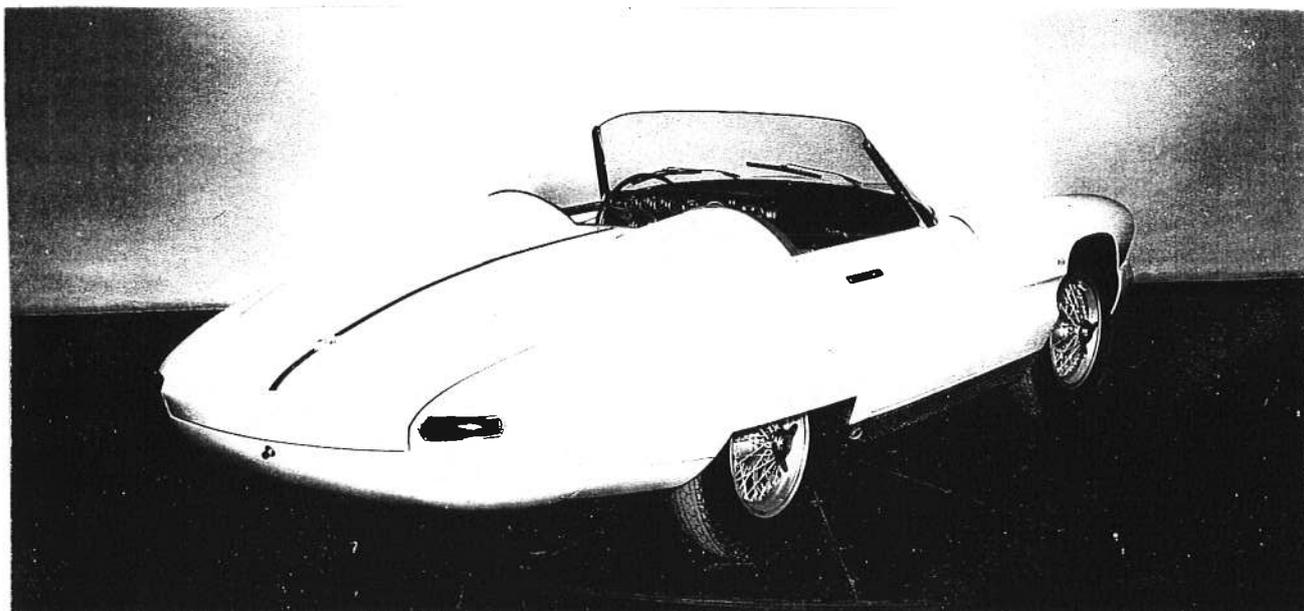
Super Flow I 1956



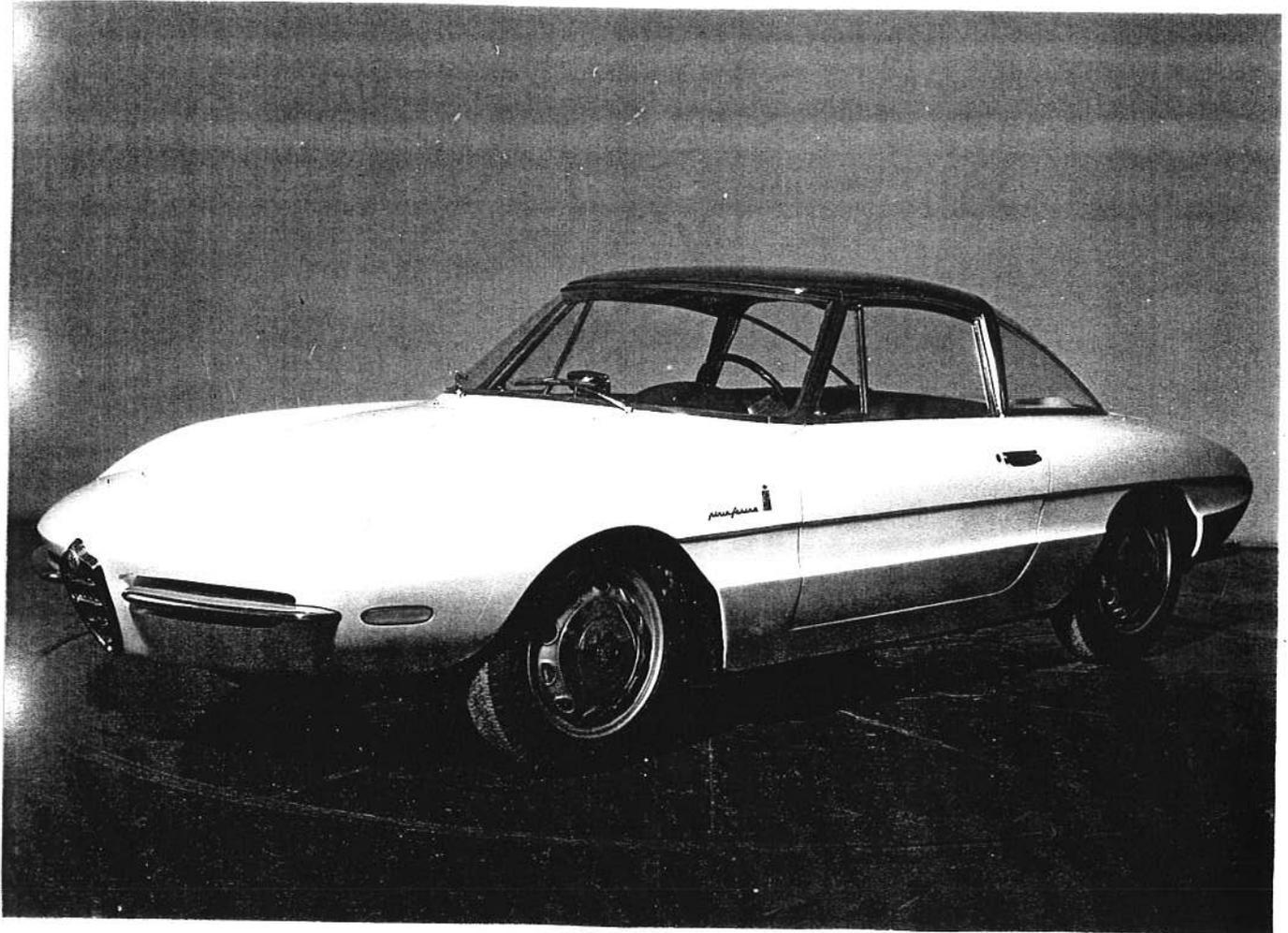
Super Flow II 1956



Spyder Supersport 1959 ↑ ↓



3000 CM Pinifarina 1960 dernière métamorphose



Giulietta spider proto 1961



7000 km sur les routes d'Europe au volant des nouvelles

Alfa Romeo Spider "Duetto" et **Alfa Romeo Sprint GT Veloce**

Article (E. Cornil), paru dans la "REVUE AUTOMOBILE" du 21 juillet 1966

Avec son programme Giulia, Alfa Romeo est à ce jour l'unique maison à avoir développé tout un éventail de voitures de tempérament au départ d'un seul et unique soubassement empruntant de plus chaque fois le même moteur de base. De la berline 1300, qui partage encore avec la 1300 TI le moteur de la Giulietta, à la Sprint GTA à double allumage, la gamme Giulia comprend maintenant 9 modèles différents, qui aurait bien pu être 18 si l'Alfa-Romeo en eut décidé ainsi... et leurs puissances s'échelonnent de 78 à 82 ch (DIN) pour les deux modèles 1300, et de 93 à 115 ch (DIN) pour la série des Giulia 1600. C'est dans ce dernier groupe que viennent s'inscrire le nouveau Spider - baptisé après de longues hésitations "Duetto" - de Pininfarina, et le *coupé Sprint GT* en version "*Veloce*", qui tout deux ont été présentés lors du dernier salon de Genève.

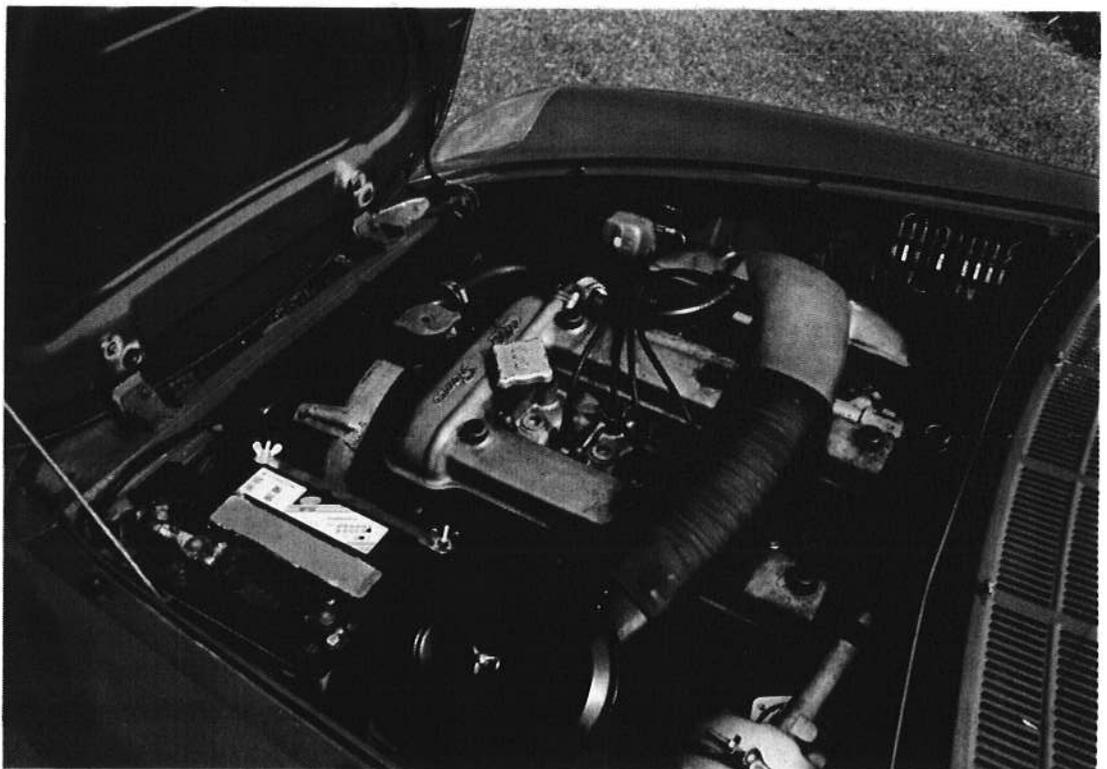
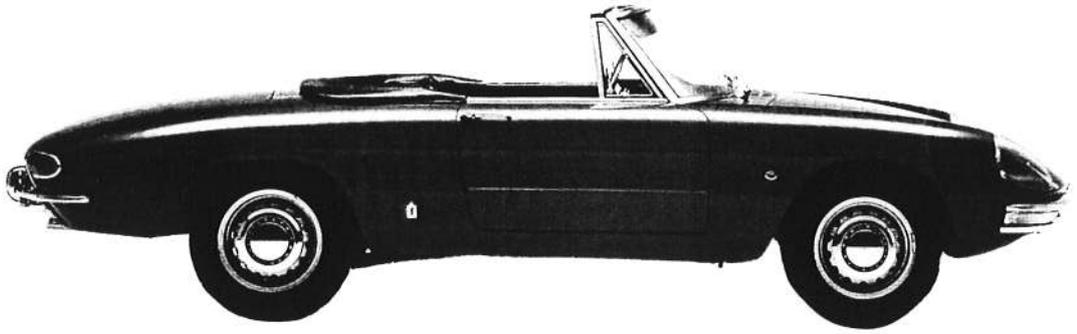
Dans la hiérarchie des Alfa Romeo de cylindrée moyenne, les deux nouvelles venues constituent l'ultime développement en date de la Giulia grand tourisme. Leurs moteurs ont en commun la même puissance de 109 ch (DIN) et ils représentent le dernier échelon avant la Sprint GTA, dont le moteur à double allumage et la carrosserie en aluminium en font d'avantage un engin de sport. Par rapport au coupé Sprint GT normal, qui dispose de 106 ch (DIN), le gain de puissance du moteur "*Veloce*" paraît insignifiant, mais ces bénéfices se font surtout sentir sur les régimes *intermédiaires*, au point que malgré une puissance spécifique frisant les 70 ch (DIN), la souplesse de marche n'a rien à envier à celle d'une bonne voiture de tourisme.

En *vitesse pure*, les deux nouvelles Giulia ne sont pas moins *remarquables*: le plafond annoncé par le constructeur est de plus de 185 km/h mais en réalité il est plus proche de 190 que de 185 km/h, ce qui est surtout notable pour le spider qui est moins favorisé sur le plan aérodynamique. Des *qualités routières* de premier ordre complètent harmonieusement l'équilibre de ces nouvelles Giulia qui, en vertu également de leur prix (spider Duetto 15'900 fr. et GTV 16'900 fr.) sont à considérer parmi les routières de cylindrée moyenne les plus attrayantes du moment.

Performances et économie

De la berline "Super" aux spider et coupé GTV, tous les modèles Giulia sont désormais équipés de deux carburateurs horizontaux à double corps (Weber ou Solex) d'une section de 40 mm. Il y a quelques années seulement, cette technique était l'apanage de moteurs typiquement sportifs appelés à fournir de fortes puissances sur une gamme d'utilisation restreinte, mais à présent elle semble également contribuer à favoriser le rendement volumétrique aux moyens et bas régimes. Chez Alfa Romeo, cette plus grande maîtrise de la carburation a été de pair avec des études approfondies sur les phénomènes pulsatoires des gaz à l'admission et à l'échappement, phénomènes particulièrement sensibles sur un moteur 4 cylindres en ligne, et c'est le moteur "*Veloce*" qui a bénéficié des expériences les plus récentes en la matière.

Sa puissance maximale est toujours développée à 6000 tr/mn, mais par contre le couple trouve son apogée dès 2800 tr/mn. Par rapport à la Sprint GT normale - qui est équipée d'arbres à cames identiques, et qui plafonne elle aussi à 14,2 mkg (DIN) - la plage d'utilisation où le couple est supérieur à 14 mkg est passée de 750 tr/mn (entre 2750 et 3500 tr/mn) à rien moins de 2500 tr/mn (entre 2500 et 5000 tr/mn). Comme on le voit, le moteur GTV a surtout évolué vers une *souplesse de marche* nettement meilleure et son comportement a tout lieu d'être comparé à celui d'un moteur alimenté par injection.



Dès 1500 tr/mn en prise directe la reprise est franche et nette, et à allure réduite la puissance disponible est suffisante pour ne pas sentir la nécessité de quitter la cinquième surmultipliée jusqu'à 2000 tr/mn. A ce régime, la vitesse est de l'ordre de 65 km/h, et le conducteur jouit de la faculté de reprendre soit en douceur en maintenant la cinquième, soit avec d'avantage d'énergie en rétrogradant en prise directe ou en sautant directement en troisième ou même en deuxième vitesse.

Pour un moteur qui ne tarit pas de vigueur jusque 6500 tr/mn la boîte à cinq vitesses telle qu'elle est utilisée chez Alfa en combinaison avec un pont relativement court est un avantage extrêmement précieux. La boîte présente un étagement impeccable - une quatrième qui reste utile jusqu'à 160 km/h et plus - et elle mérite d'être citée en exemple pour l'efficacité de sa synchronisation (système Porsche) et pour sa commande à la fois précise et directe.

Accélération

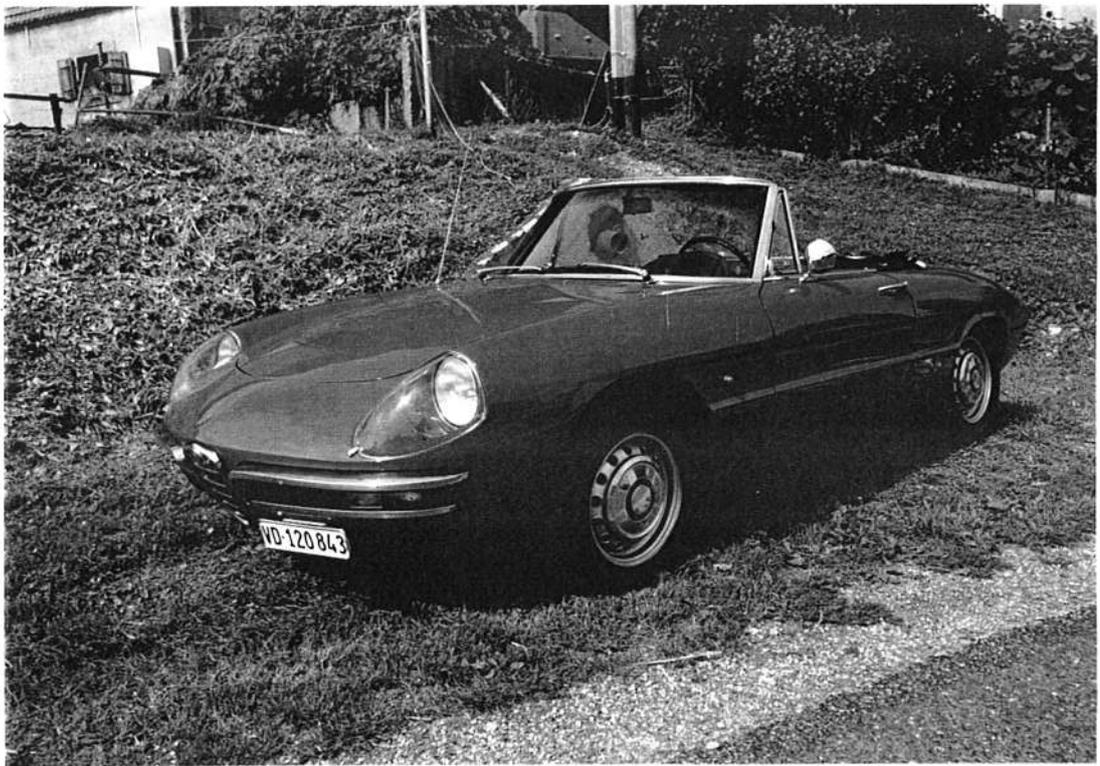
D'après nos relevés d'accélération qui ont été effectués avec le conducteur seul à bord, le spider conserve un léger avantage sur le coupé GTV jusqu'à une vitesse proche de 110 km/h. CE gain minime est à attribuer au fait que le spider est plus léger (990 kg contre 1000 kg pour le coupé GTV), et qu'au moment de notre essai il était équipé de pneus Pirelli Cinturato, dont le développement est légèrement inférieur à celui des Michelin XA qui équipaient notre coupé. Aux vitesses supérieures, le spider est moins favorisé sur le plan aérodynamique, mais ses *performances* restent néanmoins remarquables et sur la base du kilomètre lancé il ne cède qu'un dixième de seconde au coupé GTV.

Qualités routières dans le plus pur style

Empruntant le même soubassement que la berline, mais avec un empattement réduit de 251 à 235 cm pour le coupé, et à 225 cm pour le spider, les deux Giulia plus récentes ont également hérité les *qualités routières de premier ordre* qui distinguent par tradition les produits Alfa Romeo.

Les deux voitures sont de caractère modérément sous-vireur et à n'importe quelle vitesse elles s'inscrivent dans les virages sans le moindre phénomène de dérive. A la limite de l'adhérence, le spider est toutefois plus neutre et dans les virages plus serrés, il est possible de provoquer le déboîtement du train arrière à l'aide de l'accélérateur, alors que dans les mêmes conditions le coupé conserve un alignement géométrique, et que tout au plus la roue arrière intérieure se met à brièvement à patiner. Cette nuance dans le comportement des deux voitures rend le spider plus agile sur des routes très sinueuses, mais semble que son origine ne découle pas tant d'une différence (minime) d'empattement, que *plutôt des pneumatiques* et en particulier des Pirelli Cinturato qui, à égalité de pression et de sollicitation latérale, accusent une dérive plus accentuée que les Michelin XA. La diversité des pneumatiques est également plus sensible en ligne droite de moins bonnes qualités parcourues à vive allure et les réactions transmises au volant sont plus sensibles avec les Michelin XA. A part cela, la fidélité de trajectoire en ligne droite est parfaite, et le spider ne se ressent aucunement de son empattement plus court. Sur des routes de qualité médiocre le spider à la même rigidité que le coupé, mais ni son comportement ni son exceptionnelle sécurité ne s'en trouvent affectés.

La direction est légère à manoeuvrer et d'une précision exemplaire, et les freins se sont toujours montrés à l'abri de tout reproche, même après avoir dévalé le col de La Faucille pleine charge et au maximum des possibilités de la voiture. Contrairement au coupé, le spider ne reçoit un servofrein que sur commande spéciale. Les deux systèmes ont leur pour et leur contre, pour notre part nous avons préféré la commande directe du spider, qui autorise un dosage plus précis, même si cela est au prix d'un effort plus considérable et à la limite de ce que pourra souhaiter une conductrice.



Confort et équipement

Aucun modèle de la gamme Giulia n'a jamais excellé par la souplesse de ses suspensions, et ni le spider ni le coupé GTV ne cachent leur origine. Sur les voitures de leur trempe, une certaine dureté des suspensions n'a toutefois rien d'extraordinaire et dans cet ordre d'idées, leur confort est même appréciable, sans toutefois être celui que pourrait procurer une suspension à quatre roues indépendantes. Il est d'autre part certain que l'impression de confort ressentie, surtout au cours d'étapes comprenant quelques 1200 kilomètres par jour est dû pour une bonne part à la *conception* exceptionnellement réussie des sièges qui équipent les deux voitures, Le coupé GTV a hérité des *sièges baquets* de la Sprint GTA, ils ne facilitent pas l'accès à l'habitacle, mais pour du grand tourisme "Veloce", la solution n'a pas d'égal. Quant aux sièges du spider ils sont moins enveloppants, mais par contre le soutien qu'ils offrent dans les reins est une authentique révélation au fil des kilomètres, sans compter qu'ils contribuent efficacement à maintenir une position correcte au volant.

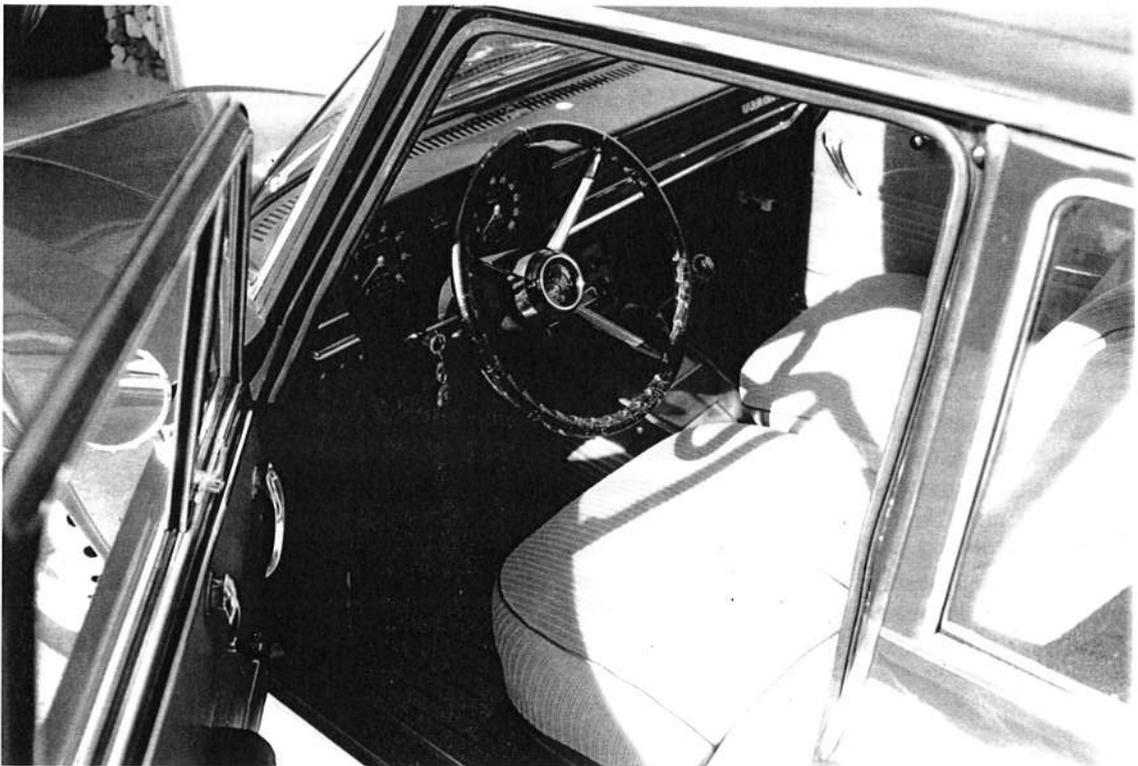
L'équipement de bord est soigné. Sur le spider, le tachymètre et le compte-tours (avec les tr/mn maxi indiqué dans le zénith de cadran) sont disposés en dièdre sous les yeux du conducteur; trois autres manomètres (jauge à essence, pression d'huile et température d'eau au centre du tableau de bord, mais leur lecture n'est pas aisée. Sur le coupé les instruments de bord forment un groupe plus uni qui est complété par un thermomètre à huile. D'autre part, l'équipement du spider comprend en plus un antivol Neiman, et deux bouches d'air frais orientables qui s'ajoutent au débit plutôt limité de l'installation de ventilation de série. Le spider offre également d'excellentes solutions pour la capote; celle-ci est aisément manoeuvrable du poste de pilotage, et lorsque que la voiture est ouverte, la capote peut être escamotée par une toile montée sur un petit châssis métallique qui vient proprement s'agrafer sur la carrosserie. Par ailleurs lorsque la voiture est fermée, les glaces latérales sont automatiquement prises dans un encadrement en caoutchouc d'une étanchéité parfaite. Quant aux arceaux de capote, ils sont rendus solidaires de cette dernière par une gomme adhésive, de sorte qu'à vitesse élevée, la capote n'a aucune tendance à gonfler ou à claquer, ce qui se remarque du reste à la discrétion des remous d'air. En dessus de 120 km/h, le spider semble même moins bruyant que le coupé GTV, dont la coque entièrement métallique forme plus aisément caisse de résonance. Les bruits de roulement sont bien amortis, mais ceux du moteur sont moins discrets, sans pour cela être déplaisants, et au-delà de 5000 tr/mn les voitures déploient tout leur tempérament typiquement latin.

Pour de *longs voyages*, la capacité de transport est satisfaisante, d'autant que derrière les sièges avant, il est chaque fois prévu un dégagement assez ample. Sur le coupé, ce dégagement qu'elle offre pour les jambes est très limité. A pleine charge les Giulia accusent également de fortes variations d'assiette. L'inconvénient est toutefois plus une affaire d'optique qu'autre chose - la portée des projecteurs, sauf à être d'une puissance nettement insuffisante, s'en trouve complètement déréglée - car les qualités routières conservent tout leur brio, indépendamment de la charge transportée.

L'Alfa Romeo Giulia 1300 TI

Rapide et nerveuse

Bon gré mal gré, la Giulia 1300 naquit un peu comme parente pauvre au sein de la fougueuse famille des Alfa Romeo. Son entrée en scène date en effet de l'été 1964, à l'époque même où la Péninsule s'était inopinément affaissée, et de toutes l'héritière de la Giulietta TI fut également saluée comme étant la "voiture du moment". Quelques mois plus tard, la nouvelle venue s'était effectivement installée en tête des ventes Alfa en Italie - une position qu'elle toujours pas quittée à l'heure actuelle - et à présent, elle absorbe près d'un quart de la production d'Arese.



Face à l'emprise inattendue de la benjamine des Giulia, l'Alfa Romeo a maintenant flanqué le modèle de base d'une nouvelle version, dénommée 1300 TI, et dont l'attrait principal réside dans un tempérament **nettement plus marqué**. Le moteur Giulietta 1300 qui avait déjà été porté de 74 à 78 cv (DIN) lorsqu'il fut installé la première fois dans la coque de la Giulia, y développe cette fois 82 cv (DIN).

Pour la même occasion, la 1300 TI a été gratifiée de la boîte de vitesses à **cinq rapports** étant déjà d'usage sur toutes les Alfa de cylindrée supérieure. Quant à la carrosserie, elle a fait l'objet de quelques retouches qui rendent à la fois son équipement plus complet et son apparence plus avenante.

Près de 165 km/h

Une version "TI" chez Alfa Romeo, c'est traditionnellement un engin axé sur la haute performance, et la Giulia 1300 TI ne s'est pas soustraite à cette coutume. Son moteur fonctionne avec un rapport de compression plus élevé (9 au lieu de 8,5:1), ses deux arbres à cames déterminent des temps plus prolongés et aussi plus croisés, pour l'ouverture des soupapes, et ces dernières sont maintenant refroidies au sodium du côté échappement en vue des régimes élevés que le moteur est appelé à soutenir couramment. Le régime de plus grande puissance est resté inchangé (6000 tr/mn), mais celui du couple maximum; dont la valeur est passée de 10,5 à 10,6 mkg (DIN), est monté de 4500 à 4900 tr/mn. Le couple moteur évolue toutefois sur une courbe extrêmement plate, ce qui indique que le remplissage des cylindres reste très favorable aux régimes intermédiaires, et de ce fait, malgré son tempérament très latin, le moteur dénote une souplesse de marche étonnante.

A la reprise sur les quatre premiers rapports de la boîte, dont l'étagement est identique à celui de la 1300, la 1300 TI affiche même une notable supériorité, qui doit être attribué au fait de l'introduction d'un cinquième rapport (surmultiplié) a été de pair avec l'adoption d'un pont plus court (5,125:1 au lieu de 4,55:1 sur la 1300 normale) déterminant une plus forte multiplication du couple disponible. Néanmoins il n'est jamais indiqué de laisser le moteur descendre en dessous de 2000 tr/mn et ce n'est qu'à partir de 4000 tr/mn que sa puissance disponible devient réellement imposante. Sur les rapports intermédiaires, y compris la prise directe, la montée en régime se fait alors rageuse comme auprès d'une véritable voiture de sport, et comme de plus la boîte de vitesses présente un étagement impeccable, le passage d'un rapport à une autre vers 6000 - 6500 tr/mn fait chaque fois retomber le moteur à son régime le plus favorable aux environs de 5000 tr/mn. Conduite de telle manière, la Giulia 1300 Ti demande bien entendu un usage fréquent de la boîte, mais par contre ses performances y recouvrent un brio extraordinaire comme en témoigne le tableau de nos relevés d'accélération.

Il nous faut cependant avouer que la 1300 TI mise à notre disposition par l'usine comptait visiblement parmi ces modèles fortunés nés avec un coeur de lion: ses temps d'accélération sont en effet à peu de chose près identiques à ceux de la Giulia 1600 TI que nous avons essayée il y a 3½ ans, et ce n'est apparemment pas un gain de poids de 70 kg qui peut compenser une différence de puissance de l'ordre de 10 CV (DIN). En vitesse pure, cependant la voiture ne fut pas moins étonnante, puisque sur divers passages dans les deux sens, elle arriva à une moyenne de 164,38 km/h, avec un meilleur temps de 171,42 km/h à 6100 tr/mn. Nous avons du reste constaté qu'en absence de vent la voiture n'éprouve aucune difficulté à maintenir un régime de 6100 tr/mn en cinquième surmultipliée et rien ne dit qu'après un rodage complet elle ne soit encore capable de gravir les derniers 150 tr/mn qui la sépare de son régime maximum autorisé.

Malgré le niveau très élevé de ses performances, la 1300 TI **n'est pas plus gourmande** que la version normale. Au contraire, à vitesse égale elle consomme moins (taux de compression plus haut; sur un parcours mixte parcouru à 105 km/h de moyenne, la consommation s'est élevée à 10,7 L/100 km, (10,7 L/100 km et 97 km/h de moyenne sur le même parcours avec la 1300 normale); sur l'autoroute la consommation a oscillé entre 12 et 14,5 L/100 km. Quant à l'huile, elle a nécessité un supplément de 1,5 L sur les 2500 km de notre essai. Ces données sont extrêmement flatteuses pour une voiture de pareilles performances, qui jouit d'un bon coefficient de pénétration, mais dont le poids en ordre de marche reste assez élevé (1000 kg/DIN).

Bruit et sécurité

Au même titre que les propriétés du moteur, celles de la voiture dans son ensemble laissent l'impression d'un engin axé avant tout sur la performance. L'isolation acoustique de l'habitacle est peu efficace, bien que légèrement meilleure que la 1300 normale, et à toute les vitesses le ronflement du moteur étouffe pratiquement le sifflement des remous d'air. De même la conduite d'une Giulia est toujours fascinante par l'harmonie impeccable qui existe entre les puissantes ressources du moteur, la précision et l'efficacité de toutes les commandes, et le niveau extraordinaire de la tenue de route. Mais ce privilège se rachète au prix d'une suspension plutôt dure, que nombre de voitures modernes ont désormais bannie sans pour autant renoncer à des qualités de tenue de route aussi enviées. Sur le plan du confort la Giulia 1300 TI est toutefois en nette progression. La voiture est disponible avec de nouveaux sièges avant individuels, dont l'armature en écume de caoutchouc procure un excellent maintien. L'équipement a lui aussi été perfectionné: la voiture dispose maintenant de butoirs recouverts de caoutchouc, toutes les garnitures intérieures sont plus recherchées, et le nouveau volant à trois branches est d'un dessin bien plus fonctionnel qu'autrefois.

Pour ceux qui aiment une voiture de tempérament sans pouvoir se passer des avantages d'une berline à quatre portes, la Giulia 1300 TI offre, en regard de son prix (Fr. 10,640.-) une solution d'un attrait particulier. La boîte à cinq vitesses a donné une valorisation inattendue à un moteur déjà brillant en soi mais d'une cylindrée toujours modeste, et les performances de la voiture doivent être comparées à celles des réalisations les plus avancées d'une catégorie de cylindrées immédiatement supérieure.



CARACTERISTIQUES ET PERFORMANCES

Spider Duetto - Sprint GT Veloce

Vitesses maximales (chronométrées par R/A)

Spider - 187,5 km/h 0-100 km : 10,3 s. kilomètre départ arrêté : 31,6 s.
GTV - 188,5 km/h 0-100 km : 10,4 s. kilomètre départ arrêté : 31,3 s.

Moteur (dimensions)

Cylindrée : 1570 cm³ Compression : 9,1:1. Puissance : 109 cv (DIN) à 6000 tr/mn. Couple maxi : 14,2 mkg (DIN) à 2800 tr/mn. Puissance spécifique : 69,4 ch/l (DIN).

Moteur (construction)

Soupapes en tête. 2 arbres à cames. Culasse et bloc moteur en alliage léger. Chemises amovibles humides. Vilebrequin 5 paliers. Contenance d'huile 5,7 lt.

2 carburateurs horizontaux double corps Weber 40 DCOE 27. Pompe à essence mécanique. Bougies Lodge 2 HL. Refroidissement à eau, contenance 7,5 lt.

Transmission

Embrayage sec. Boîte à 5 vitesses. Couple conique hypoïde. Rapport du pont 4,555:1 (9/41).

Châssis, suspension

Carrosserie autoporteuse. Suspension avant à roues indépendantes. Suspension arrière à essieu rigide. Servo-freins à disques Dunlop sur les quatre roues (spider avec servo seulement sur demande). Direction à circuit de billes Burman, sur demande direction à vis et galet ZF. Capacité du réservoir d'essence 46 lt, réserve 7 lt. Pneus 155 SR 15.

Carrosserie, poids

- a) Cabriolet (Pininfarina). Sur demande avec hardtop. Diamètre de braquage 12,5 m. Poids à vide 990 kg.
- b) Coupé (Bertone). Diamètre de braquage 10,7 m. Poids à vide 1000 kg

Consommation d'essence : 9,5 lt/100 km.

Prix : Spider Duetto - 15'900 / Coupé GT Veloce 16'900.

Giulia 1300 TI

Vitesse maximale (chronométrée par R/A)

164 km/h 0 - 100 : 13,4 s. kilomètre départ arrêté : 34,4 s.

Même caractéristique que le spider Duetto et le coupé GTV à l'exception de :

Moteur (dimension)

Cylindrée : 1290 cm³ Compression : 9:1. Puissance maxi 82 ch (DIN) à 6000 tr/mn. Couple maxi 10,6 mkg à 4900 tr/mn. Puissance spécifique : 63,6 ch/l.

Moteur (construction)

1 carburateur inversé double à registre Solex 32-PAIA-7, bougie Lodge 2 HLN.

Giulia 1300 TI (suite)

Transmission

Rapport de pont : 5,125:1 (8/41)

Châssis

Freins à disques Dunlop sur 4 roues, sans servo.

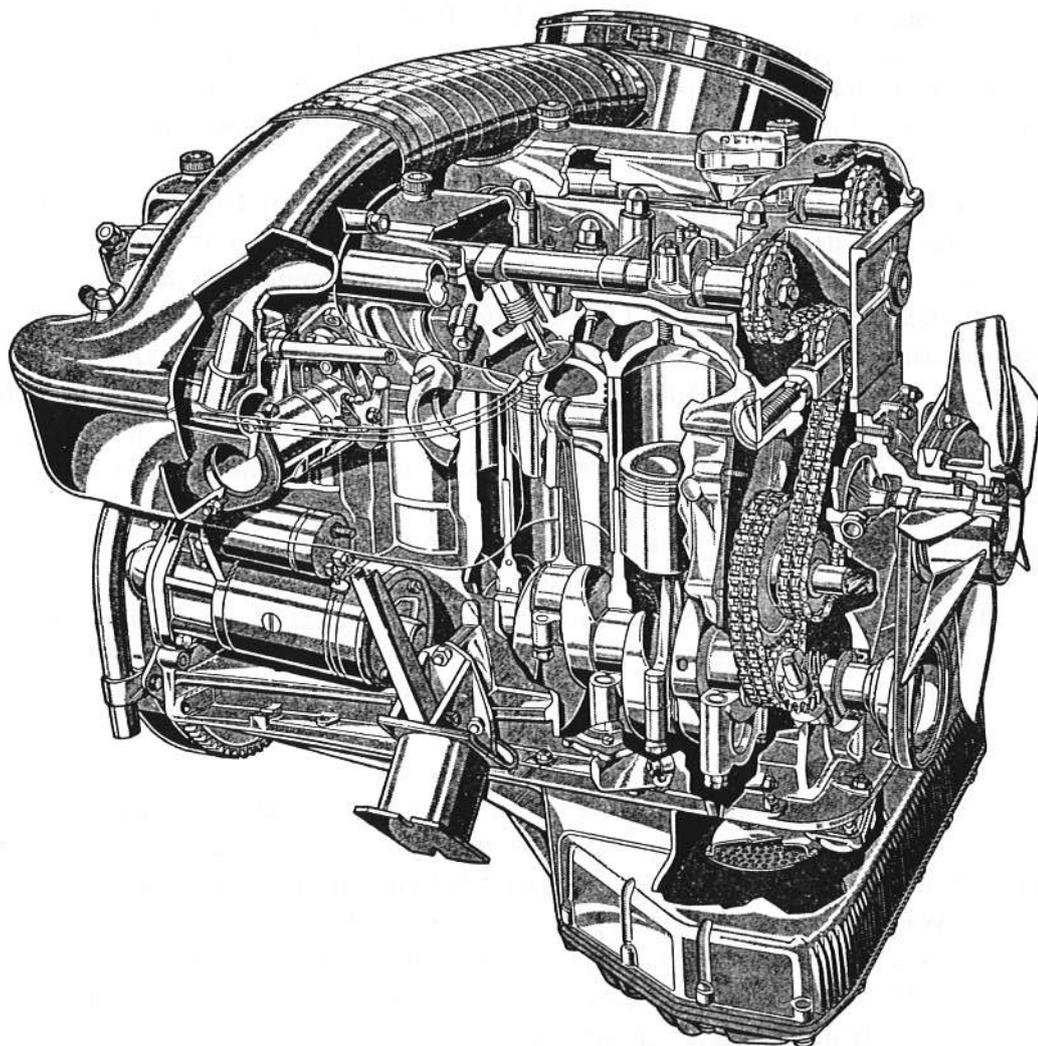
Carrosserie, poids

Berline 5 places, diamètre de braquage 10,9 m. Poids à vide (DIN) 990 kg.

Consommation d'essence : 9,8 lt/100 km.

Prix : 10640.-

texte retranscrit par J.-M. Baertschi



MAS-DU-CLOS '96 - 30 ANS DU DUETTO

Mas-du-Clos ! Mas-du-Clos ! Morne plaine ! Serais-je tenté d'écrire pour débiter cet article. Vous l'aurez compris, à l'image de notre dernière sortie sur Lignièrès, les quatre jours de notre expédition dans la Creuse se sont ponctués par de puissantes et déprimantes averses certes bienfaitrices pour l'agriculture, mais au combien destructrices pour nos chers Alfa Romeo.

Vendredi 05 juillet 1996, il est 0900, lorsque mon ami de toujours Christian Gerber et moi-même, alors accompagné par mon épouse Claudia, quittons La Chaux-de-Fonds, direction la France, plus précisément la Creuse et son circuit du Mas-du-Clos. Le voyage sera sans histoire, et mis à part le fait que nous mettrons à forte contribution nos essuie-glaces, c'est vers 1630 que nous pointerons le nez de nos 75 à Aubusson pour prendre nos quartiers à l'hôtel du Lion d'Or. Souper à la pizzeria "Massimilia" où nous rencontrons des amis français bien connus, Christophe et Jérôme Beaumont venus depuis les Vosges au volant de leur coupé GTV6.

Samedi 06 juillet à 0800, la météo se montre plus clémente et c'est presque sous le soleil que nous nous rendons à Moutier-d'Ahun pour le début des festivités; soit la course de côte. Après avoir pris possession de nos numéros, des divers souvenirs et des bracelets de couleurs permettant de nous identifier, nous nous mettons dans la colonne d'attente pour effectuer notre première montée. Celle-ci d'une longueur de 1,6 km, présente un développé comprenant une ligne droite incluant une chicane faite de bottes de paille, suivie d'une enfilade de virages. Un vrai régal, ceci d'autant plus que le public local suit avec passion l'évolution de nos Alfa. Relevons qu'il n'y a pas de chrono officiel et que chacun effectue sa "course" à son rythme. Les deux membres du Registre comptabiliseront à la fin de la matinée huit montées chacun. Le repas de midi fut pris à la salle communale de Moutier-d'Ahun où les Autorités locales nous accueillirent avec un apéritif de bienvenue.

L'après-midi, une cohorte forte d'une cinquantaine d'Alfa Romeo pris le chemin du circuit pour les essais libres, ceux-ci se dérouleront sur une piste sèche. Sur place nous retrouvons le reste des participants. Nous ne sommes pas les seuls étrangers, en effet comme chaque année, des allemands, des anglais et des belges sont du voyage. Le plus rapide de l'après-midi, d'après notre propre chrono, est un pilote allemand. Venu avec un coupé GTV6 méchamment préparé celui-ci tournait en 1,36' min.. Pourtant, la surprise viendra d'une GTA au bruit dantesque qui tournera quant à elle dans des temps très proche. Pour comparaison, les deux 75 Turbo suisses établiront des temps de 1,46' et 1,50' (comme écrit plus haut le chrono ne sera pas officiel mais pris depuis le bord de la piste).

Le soir, le concours d'élégance verra la participation de très belles voitures. C'est un spider 1300 Junior de 1969, qui le remportera. Ironie du sort, cette voiture sera le seul Duetto à participer à l'anniversaire de ces 30 ans d'existence. Le souper pris comme de coutume sous la forme d'un buffet froid et chaud, fera honneur à la tradition française en matière de gastronomie. Le principal sujet des discussions au cours de ce repas, sera, vous l'aurez deviné, les conditions météorologiques du dimanche que l'on n'annonce pas des plus meilleures.

Dimanche, comme prévu, la pluie sera de la partie. Pour agrémenter l'ambiance déjà maussade et tendue, à notre arrivée sur le circuit, nous apercevons l'ambulance et la dépanneuse partir tous feux allumés en direction du virage en descente précédant la ligne droite des stands. Dans le bac à sable, on peut y apercevoir une voiture sur le toit. Nous serons tout soulagés de voir le pilote s'extirper indemne de ce spectaculaire accident. Une fois sur les roues c'est avec une certaine émotion que je reconnais la 164 Q4 d'un membre français avec qui j'avais discuté le soir avant. Les essais se dérouleront sur une piste détrempée, ceci sans autres incidents.

Le meilleur temps absolu sera effectué par un coupé GTV 2.0 TS 16V. Quant à Christian Gerber, très bien assisté par ses Good-Year F1 Eagle (pub gratuite), il réalisera un excellent cinquième temps devant de nombreuses voitures préparées, il faut le reconnaître, mal servies par leurs pneus slicks. La pole position de notre série reviendra au pilote français au volant du coupé GTV 2.0 TS 16V précité. Après le dîner, nous retrouverons la piste. Au vu des conditions météo qui ne s'étaient pas améliorées, il a été question un moment de supprimer les séries (courses). Ceci d'autant plus qu'une Alfetta 2.0 finira également dans le bac à sable après avoir effectué deux tonneaux (là-aussi, le pilote s'en sortira sans égratignures).

Vers 1430, le temps devait toutefois s'améliorer quelque peu et les organisateurs décidaient de lâcher le premier groupe, celui des voitures préparées. Suivait le groupe des anciennes, et finissait par celui des machines récentes non préparées. Relevons que la coupe des Dames sera annulée pour faute de participantes.

Le coupé GTV 2.0 ayant déclaré forfait, c'est Christian qui hérite de la pole alors que moi-même je me retrouve à ses côtés sur la première ligne. Sur la deuxième ligne, le sympathique et néanmoins très rapide Pascal Robert, bien connu des membres du Registre, qui étrennait pour l'occasion sa nouvelle 145 QV 2.0. Le reste de la grille sera composé des traditionnels GTV6, 75 3.0 lt et autres Alfetta. Après le tour de chauffe le départ est donné. Je prends la tête, mais par pour longtemps, car dans le premier virage à droite en montée, ma 75 prend du gîte et c'est de justesse que j'évite le tête-à-queue au beau milieu du peloton que je vois fondre sur moi par ma vitre latérale droite. Christian sera le seul à pouvoir passer. On ne le verra plus jusqu'à l'arrivée. Quant à votre serviteur, il aura bien de la peine à conserver sa deuxième place, avec un Pascal Robert très en verve maniant avec dextérité sa 145 à quelques mètres de mon pare-choc arrière. Malheureusement pour ce dernier, à un tour de la fin, alors qu'il était de plus en plus proche de ma machine, il partira en "suçette" (tête-à-queue) comme on dit en France, me laissant du champ pour assurer ma deuxième place. La journée se terminera dans une bonne ambiance par la remise des prix.

Le lundi, c'est avec regret que nous reprendrons la route du retour sous le soleil.

L'année prochaine, il y a de fortes chances que Christian Gerber et moi-même retournions au Mas-du-Clos. Tous les membres du Registre qui seraient intéressés à y participer également, (ceci dit, en dehors des activités du Registre) peuvent prendre contact avec moi (adresse et téléphone à la première page de ce bulletin), je me ferai un plaisir de leur communiquer toutes les informations concernant les modalités d'inscriptions, les nuitées (hôtel ou camping) ou le voyage. Alors à une prochaine ?

Baertschi Jean-Michel



WEEK-END DANS LES GRISONS LES 24 ET 25 AOUT 1996



SAMEDI

Sous une pluie persistante, c'est avec 16 Alfa Romeo que nous nous sommes retrouvés samedi matin 24 août 1996 au Restauroute Windrose sur l'autoroute Berne - Thoune où nous avons eu le plaisir d'accueillir Monsieur S. Marcheselli, président du Club Alfa Romeo de Rovigo (I) et son ami Monsieur F. Sianna.

Deux autos manquaient à l'appel, celle d'un équipage italien malade et la GTV 6 de Jean-Michel Baertschi restée clouée dans l'officine de préparation. Par contre, lui était présent avec sa caméra bien épaulée, mais il hésitait déjà à filmer notre ami Gaetano De Marcellis qui venait de terminer son Giulia Spider la veille et qui était déjà en proie avec de grandes fuites d'eau (de pluie) dans son habitacle, mais il avait une cartouche de silicone avec (l'expérience des vieilles autos est souvent payante).

Après un premier ravitaillement d'essence à Innerkirschen, nous nous sommes attaqués au Susten avec une visibilité très ... très raccourcie par un épais brouillard, on devait deviner la route, incroyable pour un mois d'août ! Plusieurs petits arrêts dans la montée avaient normalement été prévus pour admirer le glacier, les fantastiques coups d'œil que nous offre cette région et bien entendu prendre quelques photos. C'est avec 3/4 heure d'avance sur notre programme que nous avons fait une petite pause au resto du sommet qui était quand même ouvert et heureusement, nous n'avons juste pas encore été gênés par des skieurs.....

Ensuite, la descente s'est faite dans un autre "brouillard", celui des pots d'échappement, il paraît que seule la Zagato ne fumait pas.

Arrivés à Goeschenen, nous avons dîné à la carte dans un restaurant où c'était bien bon. Après le café, départ pour le Gothard et l'Oberalp où nous faisons une petite halte pour nous assurer que tout le monde est encore là et nous repartons pour une centaine de kilomètres non-stop jusqu'à notre 2^{ème} arrêt "essence", juste avant Flims.



Arrivée à l'Hôtel ADULA **** - Après la séance photos, parcage dans l'immense souterrain de l'hôtel.

Une petite heure pour récupérer et nous préparer avant notre apéro pris dans le salon de l'hôtel où Friedrich Dubach fut heureux de recevoir la médaille du Registre pour l'excellent état d'origine de son spider 2000/1979.

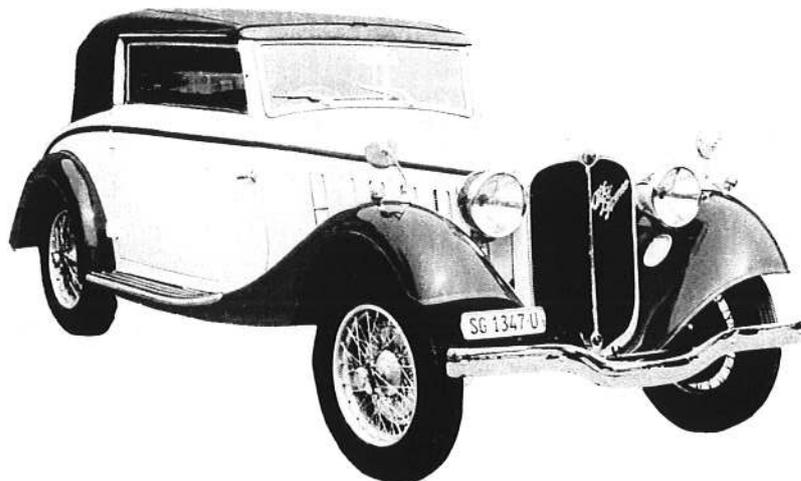
Le souper : crevettes géantes et bouquet de salades, tagliatelles aux champignons, filet de bœuf au poivre vert, ragoût de pruneaux et glace cannelle.

Après, certains ont prolongé au bar pour savourer quelques bières et écouter un superbe solo de piano de notre ami André Protzen (la vie en rose), pour enfin aller se coucher aux environs de 2h30.

DIMANCHE

Petit déjeuner où tout le monde avait bonne mine et départ pour Sargans en passant par Coire, Maienfeld et son vignoble, le pays d'Heidi, endroit mythique de notre culture helvétique.

Sargans, visite du Musée Historicum de la famille Hartmanns où l'on découvre tout ce qui roule et a pu rouler sur la route. Les autos à pédales, tous les vélos possibles même à cardan, scoters, tricycles, trotinettes, motos, auto à charbon, Jaguar XK 120, BMW 328, Bentley d'avant guerre, Käfer split, Fiat Ballila 1934, Fiat 600 (monospace), TR 3, pièces détachées et une ALFA ROMEO 6C 2300 CARROSSERIE WORBLAUFEN 1934.





Départ direction Glaris et les derniers spiders se décapotent, le ciel ayant décidé de se découvrir lui aussi.

Superbe côte, le Kerenzerberg que je découvre pour la première fois à un rythme effrené, talonné par Ueli Johner avec sa 2000 berline très veloce.

Après s'être un peu séparés, nous nous retrouvons dans la cour d'une petite caserne à Glaris où nous avons pu facilement aligner toutes nos Alfa Romeo en arc de cercle. Séance photos et capots ouverts.



Le restaurant se trouve juste en face pour prendre notre dernier repas ensemble.

14h00, nous reprenons nos Alfa Romeo pour enfin gravir le très mythique Col du Klausen à vive allure, en tout cas pour la colonne emmenée par F. Dubach - spider 2000, suivi par A. Protzen - Giulia GTV 2000, D. Imhof - Junior Zagato, D. Morant - GTV 6, N. Sansonnens - 75 3.0 America, M. Dantoni - Giulia 1300 TI, P. Aubry - spider 2000 et C. Gerber - 75 Turbo, mais certainement en dessous du temps de Tazio Nuvolari. Nous nous arrêtons après le plat d'Unerboden pour donner un départ échelonné à tous nos participants. J.-Michel Baertschi et Christian Gerber se sont postés dans les lacets du Klausen pour nous filmer un par un. En même temps, nos deux invités italiens nous quittent pour rentrer sur Rovigo; il est déjà tard pour faire autant de kilomètres un dimanche soir, mais avec une superbe Giulia 1600 SS à n'importe quelle heure ce doit être un plaisir.



Un petit arrêt au sommet pour permettre au cameraman de changer d'auto et finir le film depuis le siège arrière de mon spider, courageux, il refait froid et la place est plus petite que lui.

Dernier arrêt avant Altdorf où nous nous quittons pour rentrer séparément.

Nous remercions tous les participants d'être venus avec leur bonne humeur à cette sortie.

P. Aubry



11^{ème} RALLYE du REGISTRE

dimanche 22 septembre 1996

Sous une pluie battante encore, nous avons rendez-vous à Yverdon-les-Bains, place Pestalozzi, avec l'Office du tourisme, miss Yverdon et journalistes, comme il y a deux ans.

Le départ a été donné à 09h00 pour une ballade qui allait nous emmener jusqu'au Château de Vaumarcus, en passant par Grandson, Villars-Burquin, Onnens, Mutrux, Montalchez, Fresens avec au passage quelques postes, tir au pistolet, devinette, juger la largeur de sa voiture avec ou sans les rétros rabattus, freinage rallye heureusement contre du sagex et arrivée à Vaumarcus. Très bel itinéraire qui nous aurait donné de splendides coups d'œil sur le lac de Neuchâtel si le brouillard ne nous avait pas persécutés toute la journée.

La moyenne d'âge des Alfa présentent n'était pas très élevée (mauvais temps encore), mais arrivées devant l'esplanade du château, toutes les Alfa ne purent y accéder, un tri était orchestré par l'organisateur.

Après le dîner (foie de volaille et gigolette de lapin), la remise des prix a lieu. Bravo au vainqueur Olivier Schmid et son épouse (spider 2000) sur 25 équipages.

P. Aubry



Belle présence des berlines !



VISITE DU MOULIN de M. Pascal DOUGOUD à Promasens/FR
et
CONCOURS PHOTOS

samedi 23 novembre 1996

Notre dernière rencontre de l'année avait comme but la visite du Moulin de M. P. Dougoud, alfiste et ami de notre vice-président.

Une vingtaine de personnes ont apprécié les explications et démonstrations très instructives dispensées par le maître des lieux sur la mouture de diverses céréales et le fonctionnement de son moulin.

Nous le remercions encore de sa gentillesse.

A midi, nous avons pris le repas à l'Auberge communale d'Ecublens où nous avons visionné quelques cassettes de sorties de l'année.

Concours photos

thème : une "*Alfa Romeo insolite*"

Ce même jour, comme prévu, le concours photos a eu lieu. Les 14 photos reçues ont été exposées et les trois premières classées ont reçu un prix.

Nous félicitons les heureux gagnants et nous remercions tous les participants au concours.

Ce dernier pourrait être reconduit l'année prochaine avec un autre sujet.

Classement des photos présentées :

1.	Peter Luthi	23 points
2.	Philippe Aubry	16
3.	Nicole Lassueur	11
4.	Silvio Calgari	8
4.	Silvio Calgari	8
4.	Elio Cozzarolo	8
4.	Friedrich Dubach	8
8.	Philippe Aubry	6
9.	Antoine Kohler	5
10.	Olivier Langer	4
11.	Elio Cozzarolo	3
12.	Friedrich Dubach	2
13.	Silvio Calgari	0
13.	Friedrich Dubach	0

A. Aubry



1^{er} PRIX



2^{ème} PRIX



3^{ème}
PRIX

Fiat Auto (Suisse) S.A.

Siège central pour la Suisse:

Fiat-Auto (Suisse) SA
1211 GENEVE 13 - 108, rue de Lyon
Téléphone (022) 338 38 38 (20 lignes)
Télex: 415 801 - Téléfax: 45 12 12
Télégrammes: FIATSUISSE
Chèques postaux: 12 180 12

Précis data bases:
1217 MEYRBELE - 19, rue de la Chapelle
Téléphone: (022) 782 02 33 (10 lignes)
Télex: 419 01 SA - Téléfax: 42 14 14

Votre Réf.:

Notre Réf. :
(à rappeler dans la réponse)

Le Bêtisier

GENÈVE, le

17.3.1993

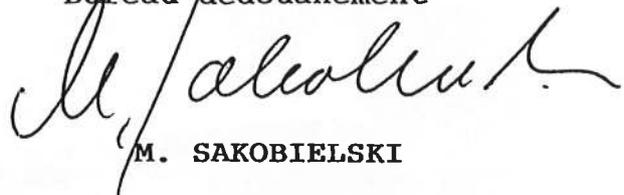
CERTIFICAT D'ORIGINE

Nous certifions que le véhicule ci-dessous :

Modèle	:	ALFA ROMEO GT
Type	:	GT 1600 JUNIOR
Numéro de châssis	:	AR 115 030 001 014
N° d'homologation	:	0017 31

a été entièrement construit dans les fabriques
FIAT AUTO S.p.A. à Turin/Italie, et a été importé
en Suisse selon les dispositions du protocole N° 3
de l'accord de libre échange Suisse-CEE.

FIAT AUTO (SUISSE) SA
Bureau dédouanement


M. SAKOBIELSKI



SDHM ASVE

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

L'ASVE/SDHM a effectué en juin 1996 une enquête représentative auprès des firmes pétrolières en Suisse sur le thème

disponibilité de supercarburant au plomb en Suisse

Elles ont été questionnées selon les critères suivants:

- ◆ durée de l'offre
- ◆ disponibilité d'additifs pour carburant

Offreur	Période	Additif disponible pour carburant	Nom du produit
AGIP	aucune réponse		
ARAL	selon les besoins des clients, env. 2-3 ans	à l'essai en Allemagne, livrable en Suisse dans 2-3 mois environ	Remplacement de plomb ARAL
AVIA	env. 1 an AVIA examine actuellement si, sur le plan régional, dans différentes stations-service, du supercarburant au plomb peut encore être proposé	dans 2-3 mois environ	pas encore connu
BP	aucune réponse		
COOP	aucune réponse		
ESSO	dépend de la demande, encore aucune retrait prévu	non	Renvoi à des additifs connus, tels que Castrol TBE
MIGROL	jusqu'à nouvel ordre	aucun propre produit, recommande et vend Castrol TBE	Castrol TBE
MOBIL	aucune réponse		
SHELL	env. 1 an	oui	Millenium
TAMOIL	aucune réponse		

Par principe, il y a lieu de s'attendre à ce que, par suite de la demande fortement en baisse et pour des raisons logistiques et économiques, le supercarburant au plomb disparaisse du marché dans les 2-3 prochaines années. Vous pouvez demander des documents détaillés directement auprès des firmes pétrolières intéressées. Vous obtiendrez les adresses correspondantes par l'intermédiaire de notre siège social.



SDHM ASVE

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

Classification des véhicules selon la FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens)

- Classe A: Véhicules construits avant le 31 décembre 1904
- Classe B: Véhicules construits entre le 1er janvier 1905 et le 31 décembre 1918
- Classe C: Véhicules construits entre le 1er janvier 1919 et le 31 décembre 1930
- Classe D: Véhicules construits entre le 1er janvier 1931 et le 31 décembre 1945
- Classe E: Véhicules construits entre le 1er janvier 1946 et le 31 décembre 1960
- Classe F: Véhicules construits après le 1er janvier 1961 mais ayant au moins 20 ans.
Première immatriculation 20 ans au moins.

Définition d'un véhicule vétérane selon la FIVA

"Un véhicule historique est un véhicule conservé dans sa forme historique originale, entraîné mécaniquement et construit il y a plus de 20 ans. Conservé et entretenu dans son état d'origine, ce véhicule appartient à une personne ou une organisation qui l'entretient pour une raison historique ou technique et ne l'emploie pas pour un usage quotidien."

Aggiornamento

1996-1997

GIORGIO NADA EDITORE S.r.l.

via Claudio Treves, 15/17
20090 Vimodrone (Milano)
tel. 02/27301126
telefax 02/27301454

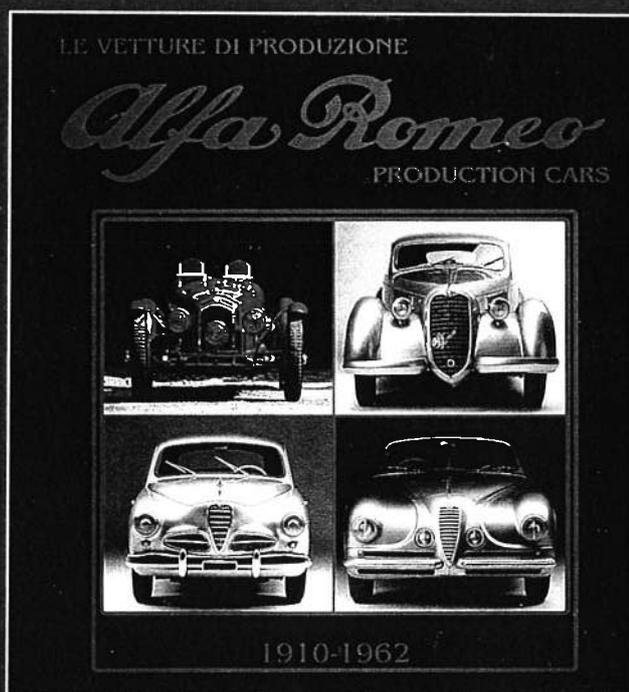
**ALFA ROMEO
1910 - 1996**

di **Stefano d'Amico
e Maurizio Tabucchi**
due volumi

in cofanetto, 1000
pagine, 3000 foto in
b/n e a colori.

Testo italiano/inglese,
edizione limitata
di 1.500 copie

Prezzo: Lit. 500.000



**ALFA ROMEO
1910 - 1996**

by **Stefano d'Amico
and Maurizio Tabucchi**
two volumes in slip-
case, 1.000 pages,

3.000 b/w and
color photos,

Italian/English text,
limited edition

of 1.500 copies,
Price Lit. 500.000

La storia affascinante dell'Alfa Romeo e delle sue automobili è svelata in questa grande opera dedicata alla gloriosa marca del Portello. Una serie di testimonianze fotografiche, in gran parte inedite, e un corredo di disegni costruttivi d'epoca mai visti finora completano il testo che, attraverso lo scorrere degli anni, è ricco di interessanti aneddoti e notizie sulla vita aziendale, le sue vicissitudini e i vari personaggi che ne hanno determinato le strategie. Le schede tecniche, modello per modello, sono integrate per la prima volta dall'elenco prezioso dei numeri di telaio dei vari esemplari prodotti.

The definitive history of Alfa Romeo from 1910 up to nowadays through the technical and styling development of his car production. The Italian-English text tells about the origin of every road car, model by model, through the vivid and interesting memories of various designers, engineers etc. supported by an exceptional, rare and, in some cases, never published documentation (original drawings, cut-away views, catalogue pages and historical photographs). The work is completed by the most exhaustive technical and chronological datas, including production figures and chassis numbers, for each Alfa Romeo model.

AGENDA 1997

- 22.02. ASSEMBLEE GENERALE DU REGISTRE
- 08.03 67^{ème} SALON INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE
GENEVE
- 06.04 DELTA DU PO - invitation par le
CLUB ALFA ROMEO DE ROVIGO /I
(les membres inéressé voudront bien tél. à Mme A. Aubry
032 855 14 47)
- VE 16.05 (soir) SORTIE DE PENTECOTE
SA 17 + DI 18 DANS LE CANTON DE NEUCHATEL ET EN
LU 19 (midi) MAI FRANCE VOISINE
- 05 + 06.07 AHUN - MAS DU CLOS /F
organisation Club Alfa Romeo de France
COURSE DE COTE ET CIRCUIT
(les membres intéressés voudront bien s'adresser à
J.-M. Baertschi jusqu'au 31 mai 1997 au plus tard
tél. 032 913 15 20)
- à définir 12° RALLYE DU REGISTRE
- fin novembre SORTIE DE FIN D'ANNEE
- STAMM :** Chaque dernier jeudi du mois au Lacotel à Avenches
d'avril à octobre 1997 dès 19h00,
soit les 24 avril, 29 mai, 26 juin
31 juillet (éven. pique-nique au Mt Vully par beau temps)
28 août, 25 septembre, 30 octobre
NB - Le stamm du mois de mars a été supprimé en raison
des Fêtes de Pâques

