

Registre Suisse



BULLETIN N° 20 - DECEMBRE 1997





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)

REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO

La Saugé 2202 CHAMBRELIEN (SUISSE)

composition du comité

PRESIDENTE	AUBRY Arlette La Saugé 2202 CHAMBRELIEN	tél. 032 855 14 47
VICE-PRESIDENT	PERISSET Jacques Les Chaussées 1678 SIVIRIEZ	026 656 14 93
SECRETAIRE	BAERTSCHI Jean-Michel Progrès 41 2300 LA CHAUX-DE-FONDS	032 913 15 20
CAISSIER	LANGER Olivier Beaumont 1 2068 HAUTERIVE	032 753 54 81
COMMISSION TECHNIQUE	AUBRY Philippe La Saugé 2202 CHAMBRELIEN	032 855 14 47
RELATIONS EXTERIEURES	DUBACH Friedrich En Chavril 1867 OLLON	024 499 17 55
MEMBRE ADJOINT	PROTZEN André Eichenweg 28 SCHMITTEN /FR	026 496 29 80

POUR ADRESSES ACHAT/VENTE ENTRE 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

En *avant-première suisse*, lors de notre rallye le dimanche 7 septembre, les membres présents ont eu le privilège de découvrir et admirer la très belle Alfa 156.

Quelques mots à propos de notre agenda 1998 qui ne mentionne pas les dates de deux rencontres, cela est dû au fait que nous attendons une réponse d'Alfa Romeo pour une visite du Musée à Arese et nous l'espérons aussi de l'usine.

Comme le printemps est tantôt là et que notre première sortie prend la direction du Delta de Pô, pensez déjà à préparer votre voiture car la route est longue et je compte sur votre présence pour visiter cette belle région.

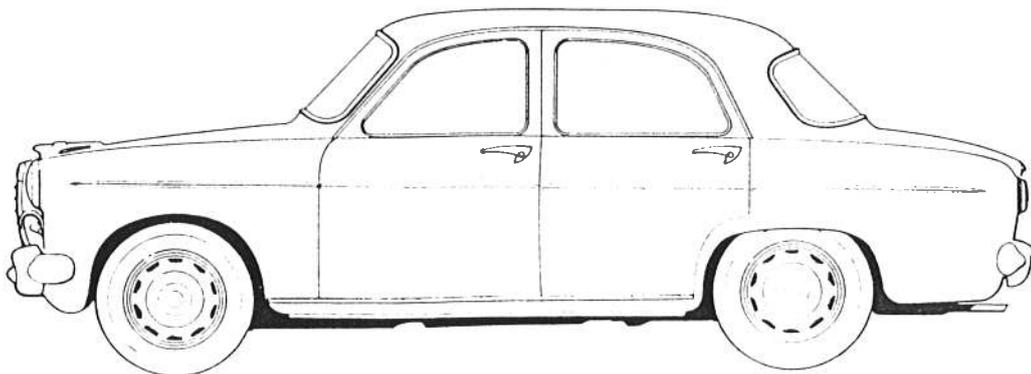
Au sein du Registre, divers modèles sont en cours de restauration complète ou partielle et en particulier beaucoup de coupés Bertone pour lesquels, actuellement, la recherche de pièces est relativement facile. J'encourage les membres à les terminer car ces modèles sont devenus, au fil du temps, de véritables autos de collection.

Le présent bulletin me donne aussi l'occasion de vous remercier de votre fidélité à notre club.

Au plaisir de vous retrouver, je souhaite à tous une

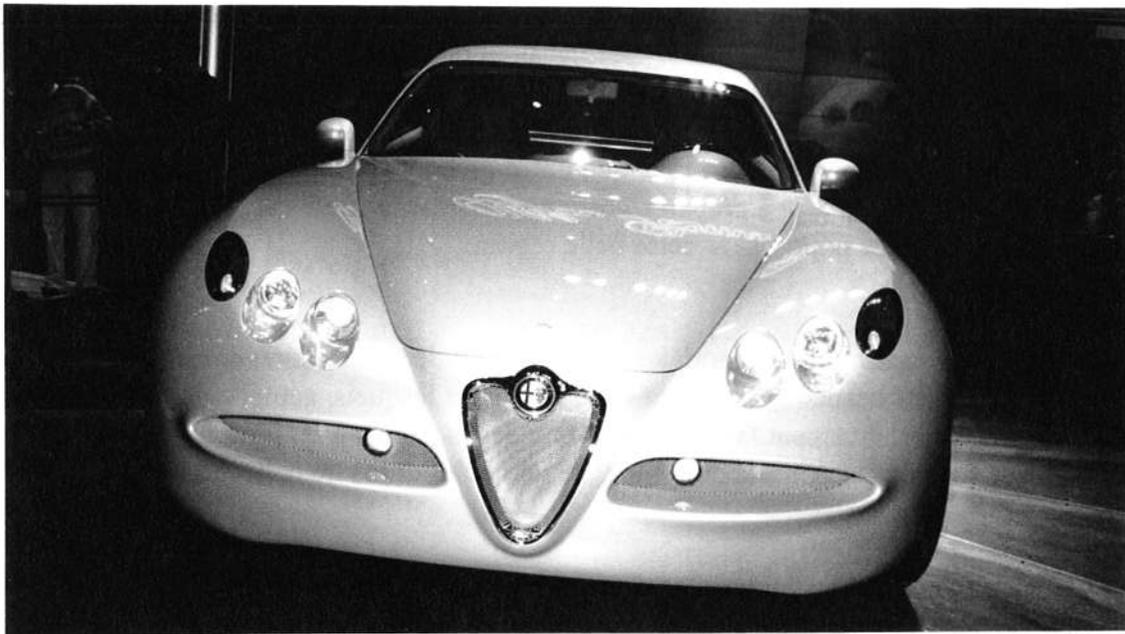
BONNE ET HEUREUSE ANNEE

1998



67^{ème} SALON INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE - GENEVE

Le 8 mars , les membres du Registre ont été invités par ALFA ROMEO (Fiat Auto SA Genève) à une réception avec apéritif sur son stand où nous avons pu admirer les derniers modèles de la marque et en particulier un concept-car 2 places baptisée NUVOLA en hommage au pilote Tazio Nuvolari. Son moteur est une version inédite du fameux V6 à 60°. 2.5 litres, biturbo de 300 cv, monté en position longitudinale et accouplé à une transmission intégrale (voir photo ci-dessous)



A cette occasion, nous avons aussi eu l'opportunité de découvrir sur le stand d'Italdesign, la Scigheria (brouillard en dialecte milanais), prototype dessiné par Giugiaro avec mécanique Alfa Romeo V6 3 litres, double turbo de 400 CV, couleur "nebbia" metallizzato (voir page de couverture).

Un même modèle rouge Alfa "racing" se trouvait à ses côtés.



Au nom de tous les membres présents, nous réitérons nos remerciements à ALFA ROMEO et nous nous réjouissons déjà de faire connaissance avec ses nouveautés en mars 1998.

A. Aubry

*Et oui
25 ans déjà pour*

L'ALFA SUD



La Sud a été présentée officiellement au 53^{ème} Salon de l'automobile à Turin en novembre 1971. Mais, c'est en été 1972 qu'elle a été lancée devant 300 journalistes et 250 agents.

En lisant cet essai aujourd'hui et en connaissant son histoire qui s'est terminée avec la version Ti 105 en 1983, on a la preuve que c'est une voiture tellement bien née techniquement qu'elle n'a en fin de compte que très peu évolué durant sa carrière. On dénotera quelques accessoires en plus et une augmentation de cylindrée que ce soit pour la berline ou la version Ti.

Son âme et son cœur ont résisté dans la sprint plus longtemps, jusqu'en 1989 et même encore dans toutes les 33 qui ont été en fin de compte une évolution embourgeoisée de la Sud. Son moteur boxer a encore eu une continuité dans les premières 145. Mais, aujourd'hui, il n'en reste vraiment plus rien sur les chaînes de productions.

Tout le monde connaît le défaut des Alfa Sud, elles sont difficiles à conserver (mieux vaut être tôlier à ses heures perdues) et ce ne sera jamais un modèle de grande valeur malgré sa future rareté.

Rares seront ceux qui auront réussi à en conserver une et pourront continuer de goûter aux joies qu'elle procure sur les routes sinueuses.

P. Aubry

REVUE AUTOMOBILE

Tirage à part du N° 3 — 1973

essais  2 — 1973

Alfa Romeo Alfasud

Alfa Romeo Alfasud

L'Alfasud, dont le premier exemplaire importé en Suisse a été rodé et essayé par la «RA», marque pour Alfa Romeo le début d'un chapitre nouveau, au double sens du terme. D'une part, au point de vue technique, puisque la traction avant et le moteur à cylindres opposés horizontaux représentent un terrain encore inexploré par la marque, mais surtout parce que l'usine va produire désormais pour la première fois en grande série une voiture de prix relativement bas (9950 fr. en Suisse).

Fabriquée en Italie du Sud, L'Alfasud est donc destinée à un vaste public et n'est pas réservée, comme les modèles produits à Milan, à une classe d'amateurs de voitures un peu «à part». Elle marque donc la seconde phase de démocratisation des Alfa Romeo. Le premier stade avait commencé en 1951 avec le type 1900, puis par le truchement de la Giulietta en 1955, abouti en 1962 aux Giulia, et à une nouvelle usine sise à Arese non loin de Milan, qui est en mesure de produire bon an mal un quelque 100 000 exemplaires.

A présent, la situation a changé: l'usine nouvellement édifiée en quatre ans environ à Pomigliano d'Arco, près de Naples, est capable de produire cha-

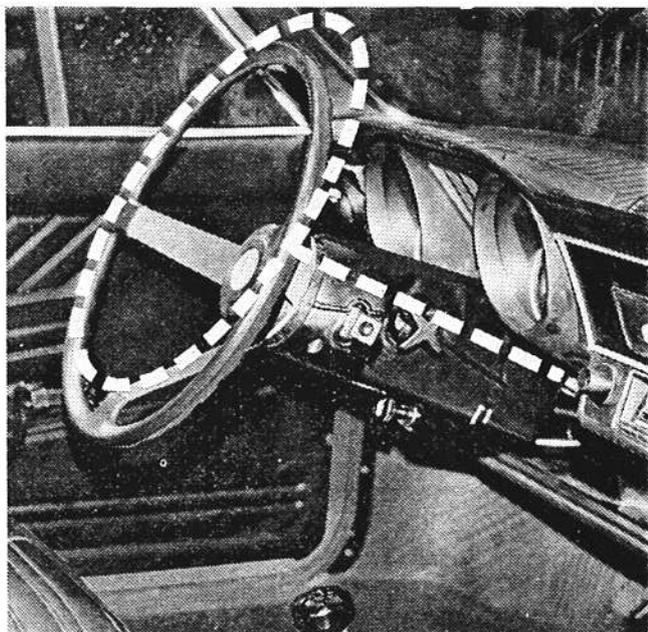
que jour plus de 1000 voitures, soit quelque 250 000 par an. Depuis l'été dernier, date de la mise en train de l'usine, 21 000 voitures ont quitté les chaînes d'assemblage et, aujourd'hui, suivant la situation des grèves, la production s'élève entre 300 à 400 voitures quotidiennement.

Il existe encore des listes d'attente en Italie, et les exportations à destination de la Suisse ne débuteront que vers le mois de mars. La lutte pour la part au marché de notre pays ne s'engagera que plus tard, et ceci contre une concurrence imposante, dont nous donnons un aperçu dans le premier paragraphe de nos «appréciations» ci-contre. A la suite de nos expériences, cette berline spacieuse, économique, pratique à l'usage et agréable à conduire est parfaitement en mesure de soutenir la comparaison avec les autres modèles de même genre, en particulier par son prix qui n'est qu'à peine plus élevé qu'en Italie où, avec le même équipement (pneus larges, sièges couchettes à l'avant, antivol de direction), elle revient à environ 9300 fr. (taxe à la valeur ajoutée non comprise). Sur d'autres marchés d'exportation, en République fédérale allemande par exemple, l'Alfasud est également proposée à un prix étonnamment bas.

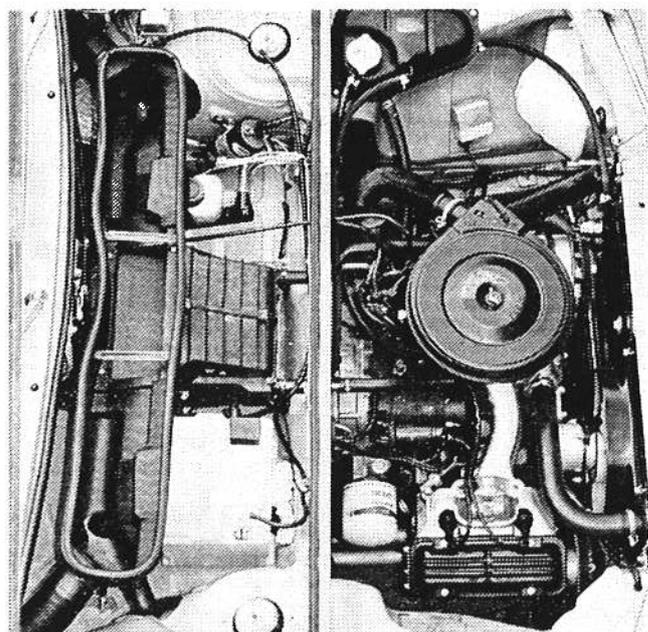
Deux aspects

Cette voiture d'usage courant reste néanmoins par son comportement et par la caractéristique de son moteur une véritable Alfa Romeo, mais d'une manière différente eu égard à sa technique. Seuls certains détails permettent de constater que, pour ses débuts, on a pris des décisions rapides et serré les prix: certains points de l'agencement intérieur ou extérieur donnent une impression d'économie. On ne peut encore équiper l'Alfasud d'un compteur, d'un servofrein et d'une vitre arrière chauffante, pourtant bien utile sous notre climat.

Mais l'Alfasud marque l'aube d'une gamme de modèles appelée à durer de longues années; aussi cèle-t-elle de nombreuses possibilités de développement ultérieur. Avec des carburateurs plus complexes ou l'injection d'essence, ainsi qu'avec une cylindrée qui peut être encore amplifiée, elle offre des possibilités de gain de puissance et de souplesse; sa boîte offre de la place à un cinquième rapport; et une berline à deux portes, dont on avait vu le prototype au Salon de Turin de 1971, pourrait constituer une première variante de carrosserie. On a également pensé pour plus tard à des ceintures à enrou-



Le réglage de l'inclinaison du volant permet à n'importe qui de choisir une position favorable.



A droite, le moteur parfaitement accessible; derrière, la double paroi.

lement automatique, des appuis-tête, des pare-chocs avec capacité de protection plus grande. Mais tout ceci n'est encore que programme d'avenir et nous ne nous occupons pour le moment que de la berline à quatre portes, offerte aujourd'hui sans aucune option.

Bref portrait

Des spécifications classiques des modèles Alfa Romeo — soupapes incli-

nées en V, boîte à cinq vitesses, essieu arrière rigide frès raffiné — l'Alfasud n'a conservé que la dernière, et celle-ci sous une forme entièrement nouvelle. Rappelons ici sa fiche signalétique:

- voiture courte mais spacieuse, conçue selon les critères modernes de sécurité;
- moteur à quatre cylindres horizontaux opposés monté devant l'essieu antérieur; 1,2 litre, 63 ch DIN,

refroidissement à eau; traction avant; boîte à quatre vitesses;

- suspension avant à jambes élastiques; essieu arrière rigide avec timonerie de Watt longitudinale (parallélogramme) et barre transversale Panhard. Système de freinage à double circuit, à disques sur les 4 roues avec limiteur de force de freinage des roues arrière; direction de sécurité à crémaillère.

Essai «RA» 2/1973

Alfa Romeo Alfasud

Mesures et données techniques

Conditions des mesures

Kilométrage antérieur	5300
Température atmosphérique	12 °C
Humidité de l'air	58 %
Altitude	470 m

Charge 2 personnes + 25 kg
Mesures effectuées avec des instruments électroniques de précision.

Poids

à vide DIN	867 kg
Répartition AV-AR en %	61,7/38,3
Rapport poids/puissance	13,8 kg/ch DIN

Revêtement: asphalte

Etalonnage du compteur

km/h effectifs	39	59	78	98	118	138	157
km/h lus	40	60	80	100	120	140	160

1 km = 1000 m

Performances

Vitesse de pointe

Moyenne des deux sens de marche 157,5 km/h

Accélération

Départ arrêté

Elasticité

(Accélération pour chacun des rapports)

		1re vit.		2e vit.		3e vit.		4e vit.	
0—40 km/h	sec 3,1	20—40 km/h	sec 1,9	3,3	6,8	—	—	—	—
0—60 km/h	sec 5,8	40—60 km/h	sec —	3,1	4,7	7,8	—	—	—
0—80 km/h	sec 9,1	40—80 km/h	sec —	6,6	9,6	15,2	—	—	—
0—100 km/h	sec 13,9	40—100 km/h	sec —	—	15,4	22,9	—	—	—
0—120 km/h	sec 20,8	40—120 km/h	sec —	—	22,5	33,4	—	—	—
0—140 km/h	sec 37,2	40—140 km/h	sec —	—	—	49,4	—	—	—

Le km. départ arrêté sec 35,6

Le km. départ lancé (40 km/h) sec 39,4

Visibilité

taille	vers l'avant	vers l'arrière	latérale	arrière latérale	limites arrière
petite	1	2	1	3	non
moyenne	1	2	1	3	non
grande	1	2	1	3	non

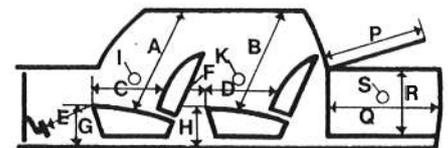
1 = très bon; 2 = bon; 3 = suffisant; 4 = insuffisant.

Spectre sonore

Ralenti	54	100 km/h	71
60 km/h	62	120 km/h	74
80 km/h	65	140 km/h	78

Mesure du bruit dans l'habitacle db (A) à vitesse constante en 4e vitesse, à hauteur de la tête du passager.

Cotes intérieures



Mesures

A = 95 cm	B = 88 cm
C = 43 cm	D = 46 cm
E = 40—62 cm	F = 21—43 cm
G = 27 cm	H = 35 cm
I = 137 cm	K = 134 cm
P = 40 cm	
Q = 62—80 cm	
R = 52 cm	
S = 95—146 cm	

Place disponible dans l'habitacle

à l'avant selon la taille	à l'arrière selon la taille		
	petite	moyenne	grande
petite	1	1	1
moyenne	1	1	1
grande	1	1	2

1 = très bon; 2 = bon; 3 = suffisant; 4 = insuffisant.

Consommation d'essence

km/h	l/100 km	km/h	l/100 km
60	5,2	110	8,0
80	6,0	120	8,9
90	6,5	130	10,0
100	7,2	140	11,2

Courbe de consommation à vitesse moyenne dans le rapport supérieur.

Valeurs moyennes extrêmes mesurées au cours de l'essai 7,2 à 12,4 l/100 km

1 km, départ arrêté 17,4 l/100 km

Consommation moyenne pour l'ensemble de l'essai 9,7 l/100 km

Consommation d'huile 0,2 l/1000 km

Carrosserie fonctionnelle

La forme effilée vue de profil représente plus qu'un exercice de style pour son créateur, Giugiaro d'Ital Design, à qui fut confiée cette tâche, car les conditions posées quant aux dimensions, au volume du coffre, à la forme profilée, à la technique de sécurité et le prix de fabrication ne laissaient que peu de place à la fantaisie.

Aussi le résultat obtenu est-il parti-

culièrement convaincant: une voiture au caractère personnel bien affirmé et très séduisant, pratique, avec capot du moteur bas de manière à fournir un champ de vision exemplaire, poupe profilée et nettement tronquée, le tout dépourvu de toute ornementation superflue. A souligner spécialement, une insonorisation efficace obtenue grâce à une double paroi isolante entre le compartiment du moteur et l'habitacle, puis à la pose de matériel isolant

sous le plancher, au toit et dans les espaces creux; à noter aussi la position du réservoir d'essence en avant de l'essieu arrière, protégé accessoirement par la roue de secours sous le coffre.

Une critique pourtant: la glace arrière très inclinée et relativement étroite, sur laquelle la poussière et la saleté s'accumulent trop facilement; puis l'absence de butoirs sur les pare-chocs, au demeurant robustes et enveloppants.

Bien que toutes les portes soient larges, les personnes de haute taille doivent tordre la tête pour gagner leur place. L'habitacle offre beaucoup de place, plus même que dans les Giulia. La marge de réglage des sièges avant mesure 21 cm, cependant que l'inclinaison des dossiers est facile à modifier; la hauteur peut aussi être ajustée, mais l'opération prend plus de temps.

La position du conducteur est l'un des atouts de l'Alfasud. Le volant à trois rayons avec jante garnie de matière synthétique et d'un diamètre de 38 cm offre des dimensions absolument idéales; une vis à ailettes à desserrer et l'on peut modifier sa hauteur (marge 4,5 cm). Dans la position basse, on découvre une nouvelle attitude particulièrement détendue. Les pédales sont correctement placées, mais un peu petites et le pied gauche ne dispose que de peu de place entre la pédale d'embrayage et le caisson de la roue avant. Vers l'avant, le champ de vision est quasi illimité jusqu'à proximité immédiate de la voiture; vers l'arrière, la vue est compromise par les parois latérales et l'inclinaison de la lucarne.

Le compartiment arrière offre une place étonnamment grande pour les jambes, même quand les sièges avant sont complètement reculés. La banquette du fond, de forme moulée pour deux personnes, est largement dimensionnée; mais si les occupants sont au nombre de trois, ils doivent se serrer. Du fait de la position verticale bien qu'agréable du dossier, la hauteur du plafond est un peu juste pour des personnes de grande taille; néanmoins, l'espace offert à l'arrière est l'un des plus vastes parmi les voitures de cette catégorie.

La disposition des instruments est simple, mais pratique. A gauche, l'indicateur de vitesse contient un compteur journalier dans un cadran rond; à droite, un autre cadran de même forme réunit la jauge d'essence et les témoins lumineux du refroidissement, de la pression d'huile et de la charge de la batterie. Entre eux, d'autres témoins lumineux signalent l'enclenchement des clignoteurs de direction, du starter et de l'éclairage de route. Tous sont placés de manière bien visibles, mais faiblement éclairés. Aucun emplacement n'a été prévu pour un compte-

Essai de freinage à 60 km/h

Distance de freinage (moyenne)	17,2 m
Décélération moyenne	8,05 m/sec ²
Déviaton de trajectoire	0 cm

Diamètre de braquage

(carrosserie) 10,4 m

Nombre de tours du volant 3³/₄

Pression sur la pédale d'embrayage 8,0 kg

Entretien

Impôt annuel, suiv. cant. Fr. 125.— à 264.—
Assurance RC, 100 % de la prime de base, couverture illimitée Fr. 381.90

Fréquence des services

Petit service, au-dessus des 2000 km, tous les 8000 km 1 h 10 min
Grand service, au-dessus des 2000 km, tous les 16 000 km 2 h 20 min à 3¹/₂ h
(aucun prix fixe pour les services)

Entretien

Vidange tous les 8000 km ou tous les 6 mois
Contrôle mécanique tous les 8000 km
Graissage: aucun point de graissage sur le châssis

Pression de gonflage des pneus AV 1,8 kg/cm², AR 1,4 kg/cm².

Pannes pendant l'essai

Niveau du flotteur, réglage du carburateur.

Caractéristiques, données techniques et équipement

Prix: Fr. 9 950.—.

Fournisseur du véhicule essayé: Alfa Romeo SA, Agno.

Moteur (cotes chiffrées): 6,04 CV fiscaux; 4 cyl. horiz. opposés (80 x 59 mm), 1186 cm³; compr. 8,8:1; 63 ch DIN (73 ch SAE) à 6000 tr/mn, 53 ch/l DIN; 8,5 mkg DIN (9,8 mkg SAE) à 3500 tr/mn; exig. en oct. 94 à 96 (R).

Moteur (construction): Soupapes en tête, 2 x 1 arbres à cames en tête (courroie dentée); culasses en alliage léger; vilebrequin à 3 paliers; filtre à huile sur circ. princ., huile 4 l (vidange), 1 carburateur inversé Solex C 32 DISA/21 avec starter, épurateur d'air sec. Bougies Lodge 2 HL (ou Spica); batterie 12 V 36 Ah, alternateur 28 A/475 W; refroid. à eau, capac. 7,3 l; ventilateur électrique commandé par thermostat.

Transmission: Traction AV. Embrayage à diaphragme à commande hydr.; boîte à 4 vitesses (sans prise dir.), toutes synchr., levier central; couple conique hypocyloïde, rapp. du pont 4,11:1 (9/37).

Rapports de démultiplication: Ire 3,543:1; IIe 1,941:1; IIIe 1,292:1; IVe 0,966:1; AR 3,091:1.

Châssis, suspension: Carrosserie autoportante; susp. AV à jambes élast. avec leviers transv., barre de poussée et ress. hélic., AR à essieu rigide avec 2 barres longit. par roues, fixées en AV et en AR de l'essieu (timonerie Watt), barre Panhard et ressorts hélic., stabilisateur transv. AV, amortisseurs télesc.

Frein à disques sur quatre roues à double circuit et répartiteur de force de freinage sans servo, Ø disque AV 25,8 cm, AR 23,3 cm, frein à main sur roues AV; direction à crémaillère; réservoir d'ess. 50 l, pneus 145 SR

13, contre supplément de prix (de série en Suisse) 165/70 SR 13, voiture essayée: Pirelli Cinturato.

Dimensions: Empattement 245,5 cm, voie 138,5/135 cm, garde au sol 14 cm. Volume du coffre 400 dm³. Longueur 389 cm, largeur 159 cm, hauteur 137 cm.

Carrosserie: berline, 4 portes, 5 places.

Performances (usine): Vitesse maxi plus de 150 km/h, vitesse à 1000 tr/mn en IVe vit. 26 km/h.

Équipement de série: Installation de chauffage et ventilation, aération forcée, soufflerie (2 vitesses), essuie-glace à 2 vitesses, lave-glace mécanique, avertisseur optique, phares de recul, vide-poches sous le tableau de bord, sièges AV séparés couchettes (réglage du dossier sans crans d'arrêt), accoudoirs latéraux AR, réglage longitudinal des sièges, réglage de la hauteur des sièges, verrouillage du capot-moteur depuis l'intérieur, volant réglable en hauteur, réglage depuis l'intérieur du rétroviseur extérieur, cendriers AV et AR, pare-brise en verre trempé, compteur journalier, témoins de contrôle pour charge de la batterie, température d'eau (pour départ à froid aussi) et pression d'huile, jauge à essence, éclairage du tableau de bord avec intensité lumineuse réglable, éclairage automatique de l'habitacle, rétroviseur antiéblouissant, miroir de courtoisie, patères, verrouillage de la direction, garnissage en similicuir, 3 poignées de maintien, crochet de remorquage à l'avant, points d'ancrage pour ceintures de sécurité AR.

(En Italie, avec supplément de prix: pneus 70 larges, réglage des dossiers des sièges AV, garnissage en skai, verrouillage de la direction.)

La plupart des organes de commande sont groupés avec deux manettes montées sur la colonne de direction. A gauche, l'éclairage (rotation), l'indicateur de direction (petits coups) et les clignoteurs; à droite, l'avertisseur acoustique (appuyer), les essuie-glace à deux vitesses (tourner) et le ventilateur de chauffage à deux vitesses aussi (pousser). Cette disposition est claire et, après quelques minutes pour s'y habituer, on n'en voudrait plus d'autre. Mais, lorsque le conducteur a bouclé sa ceinture de sécurité, c'est avec peine qu'il peut atteindre le bouton du lave-glace mécanique, lequel est placé trop loin sur le tableau de bord.

L'équipement, conçu et réalisé avec soin, comprend du verre stratifié pour le pare-brise, des pare-soleil (avec miroir à droite), un miroir rétroviseur jour-nuit avec support détachable, un cendrier à l'avant et deux à l'arrière dans les piliers des portes, une seule lampe plafonnier, des boucles pour tirer les quatre portes munies d'accoudoirs, trois poignées de maintien le long du plafond, des verrous de sécurité pour enfants aux portes arrière, une bride supplémentaire en cas de rupture du câble du verrou de capot, des tapis de caoutchouc sur le plancher, pratiques comme tout le reste, dont on n'attend pas qu'il frappe par sa beauté.

Le chauffage fonctionne bien, assez tôt après le démarrage; l'air chaud pénètre par deux fentes à la base du pare-brise ou par deux bouches sous le ta-

bleau de bord, dont il faut actionner les volets avec les pieds. Deux autres bouches débitent de l'air frais. Avec le ventilateur, plutôt bruyant quand il tourne à pleine vitesse, on peut garder la lucarne arrière à l'abri de la buée.

Vue de l'extérieur, la voiture qui ne mesure pas plus de 389 cm de longueur ne permet pas de deviner que son coffre à bagages cubique possède un volume utile jusqu'à 400 dm³ (suivant la méthode de mesure) et qu'il peut contenir des valises d'un volume d'un tiers de mètre cube. On le charge très facilement parce que l'ouverture se prolonge jusqu'au niveau du plancher; le couvercle s'ouvre à l'aide d'une manette à gauche du siège du conducteur. En position d'ouverture, le couvercle repose sur la lucarne arrière, parce que ses charnières sont extérieures. La roue de secours est dissimulée sous une natte de caoutchouc assez mince. Une bouche de remorquage est logée sous la proue pour les cas de nécessité.

Moteur et boîte de vitesses

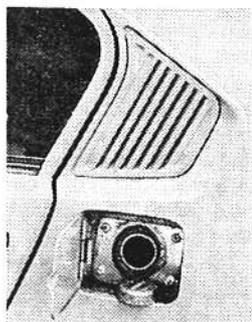
Le moteur de l'Alfasud, construit exprès pour celle-ci, groupe de nombreuses solutions inhabituelles (voir description dans le numéro 48/1972). Bien que sa puissance de 63 ch DIN soit respectable en regard de sa cylindrée de 1.2 litre, il n'est nullement «poussé». Cette puissance, il la développe au régime de 6000 tr/mn, chiffre parfaitement normal pour un engin à faible course et cylindrée oppo-

sés. Ce régime est également le maximum autorisé par l'usine pour les divers rapports de la boîte. Mais ce moteur se révèle exceptionnellement nerveux et, lors de nos mesures chronométrées, il a approché sans aucune peine les 7500 tr/mn.

Il se distingue par son silence et par l'absence de vibrations, que l'on peut attribuer à l'excellent équilibrage qu'autorise un moteur à cylindres opposés. Le couple maximal de 8,5 mkg à 3500 tr/mn est conforme au gabarit du moteur. Comme le montrent nos chiffres d'accélération en quatrième, le pouvoir de traction est très mesuré au-dessous de ce régime; mais, même aux régimes très bas, le moteur accepte vaillamment l'accélérateur, quoiqu'il ne dévoile son vrai tempérament que bien au-dessus.

Après la mise en marche à froid (débrayage recommandé), on peut repousser très vite la tirette du starter, mais le moteur ne se réchauffe qu'assez lentement et se signale pendant cette période par des ratés occasionnels de l'allumage. Aussi, en hiver, faut-il tourner le levier du filtre à air sur le réchauffage, ce qui réduit un peu la pleine puissance du moteur quand ce dernier est chaud.

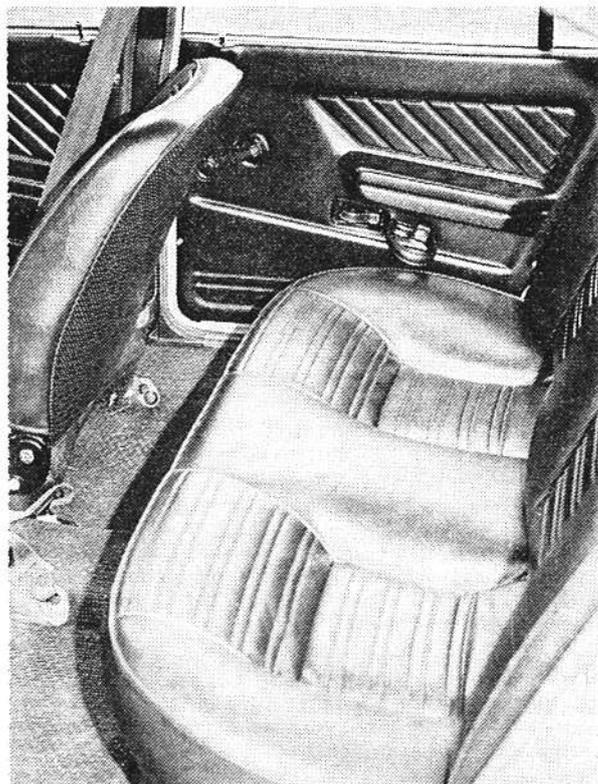
Le témoin lumineux rouge de l'eau de refroidissement ne s'allume pas seulement quand la température est excessive, (ce qui ne s'est jamais produit au cours de l'essai), mais encore aussi longtemps que la température de l'eau n'a pas atteint 45 °C. Cette indication précieuse mérite d'être copiée. A



En haut: grand coffre, de forme parallélépipédique, très accessible. Ouverture découpée jusqu'au plancher.

A droite: compartiment arrière important pour les jambes en regard d'une longueur totale de 389 cm seulement. Banquette moulée pour deux personnes, mais utilisable par trois.

A gauche: expulsion forcée de l'air par des fentes derrière la porte arrière; au-dessous, sur le côté gauche de la voiture: le bouchon fileté du réservoir d'essence avec son couvercle.





Alfa Romeo Alfesud Nos appréciations

Classification

Voiture à traction avant de la catégorie moyenne inférieure: première voiture de grande série de la marque; construction nouvelle. Prix Fr. 9950.—. **Principaux concurrents** (prix à partir de Fr.): Audi 80, 2 portes, 10 430.—; Austin 1300 GT, 10 300.—; Citroën GS 1220, 10 150.—; Datsun 1200, 8 995.—; Fiat 128, 9 400.—; Fiat 128 Rally, 2 portes, 10 700.—; Fiat 124, 10 000.—; Fiat 124 S, 11 300.—; Ford Escort 1300 GT, 10 130.—; Mazda 818, 8 999.—; Morris Marina 1300, 9 490.—; Peugeot 304, 10 900.—; Renault 12 L, 9 850.—; Simca 1100 Special, 10 600.—; Sunbeam 1250 TC, 9 800.—; Toyota Corolla 9 690.—; Toyota Carina, 10 900.—; Vauxhall Viva Deluxe, 9 600.—; VW 1303 S, 2 portes 9 735.—.

Carrosserie

Berline à quatre portes aux lignes personnelles, sans ornementation superflue. Place pour 4 personnes à l'aise, et au besoin 5. Forme des sièges excellente; dossiers et volant réglables. Equipement très fonctionnel et original, style intérieur sobre. Vue vers l'avant exemplaire, moins bonne vers l'arrière. Coffre à bagages spacieux, de forme cubique.

Propulsion

Moteur à quatre cylindres horizontaux opposés, à refroidissement à eau. Construction nouvelle très originale. 1189 cm³; puissance suffisante (63 ch DIN). Moteur silencieux, nerveux, exempt de vibrations; souple mais pas très élastique. Bonne mise en marche à froid; temps de réchauffement assez long.

Boîte à quatre vitesses bien synchronisée, commande douce et précise; pointes de vitesse élevées pour chacun des rapports. Tempérament brillant si l'on change fréquemment de vitesse. 0 à 100 km/h en 13,9 sec; le km départ arrêté, 35,6 sec; vitesse maxi 157,5 km/h.

Comportement

Particulièrement sûre et maniable, bien suspendue. Stabilité en rectiligne bonne. Direction douce, très précise, dépourvue de chocs. Dans les courbes, comportement neutre à légèrement sous-vireur; à la limite, plus labile avec tendance à survirer, notamment si l'on coupe les gaz. Freins puissants et endurants, mais pression excessive sur la pédale; absence de servofrein. Pas de déviation lors des freinages d'urgence. Voiture agréable et discrète, même aux très vives allures.

Budget

Prix très favorable en regard du genre du véhicule et de son équipement. Consommation (moyenne du test) 9,7 l/100 km seulement. Tarif avantageux des impôts et assurances; conçue pour un entretien peu onéreux.

part une correction du niveau dans la cuve à flotteur du carburateur, aucun dérangement n'a troublé la marche tout au long de l'essai. La discrétion du moteur est en partie due aussi au ventilateur électrique de refroidissement, qui ne s'enclenche que lorsque l'eau dépasse 90 °C. Lors de notre test, il s'est mis une seule fois en marche, lors d'un effort particulier.

La boîte à quatre vitesses équipée de synchroniseurs Porsche est commandée par un court et massif levier central, lequel ne transmet ni bruit ni trépidations du groupe moteur. Les rapports sont correctement adaptés à la puissance du moteur et à la voiture. En quatrième vitesse, notre voiture a atteint 157,5 km/h, chiffre qui correspond assez exactement au régime admissible de 6000 tr/mn. Les chiffres autorisés avec les autres rapports (corrigés sur la base des indications extrêmement précises de l'instrument de bord) furent de 42, 76 et 114 km/h. En poussant les régimes à fond, nous avons atteint les vitesses remarquables de 54, 93 et 135 km/h.

Les changements de rapport s'effectuent avec la même précision et la même rapidité qu'avec les fameuses boîtes à cinq vitesses des modèles plus grands, à l'exception cependant du premier qui a croché parfois. L'embrayage serre avec douceur et précision et, du fait de la longueur de la course de la pédale, n'exige qu'une faible pression du pied.

Le levier de vitesses assure du brio

Même aux faibles régimes, la voiture roule docilement et réagit sans hésiter aux mouvements de la pédale des gaz. Mais pour accélérer énergiquement, il faut recourir aux rapports inférieurs: on dispose alors entre 30 km/h en première et 120 km/h en troisième d'un pouvoir de traction que bien peu de berlines de 1,2 litre sont capables de fournir. Si la voiture est entièrement occupée, on sent nettement l'effet de la charge. En quatrième, la voiture est moins brillante et n'atteint sa vitesse maximale qu'au bout d'une très longue lancée, ce qui d'ailleurs témoigne de la qualité de son profilage aérodynamique. En côte aussi, le besoin des régimes élevés se fait sentir; le troisième rapport suffit tout juste pour maintenir les 100 km/h sur une rampe de 10 ‰; les montées des autoroutes influent déjà sur la vitesse, mais en palier la voiture tient fort bien les 120 km/h à mi-gaz sans aucun effort.

La consommation d'essence (entièrement ou partiellement supercarburant) s'est révélée extrêmement modeste, la plupart du temps au-dessous de 10 l/100 km. Sur autoroute, en maintenant constamment l'allure à 140 km/h, nous avons enregistré 11,4 l/100 km. Quant à la consommation d'huile elle s'est

maintenue dans un cadre normal avec 0,2 litre aux 1000 km.

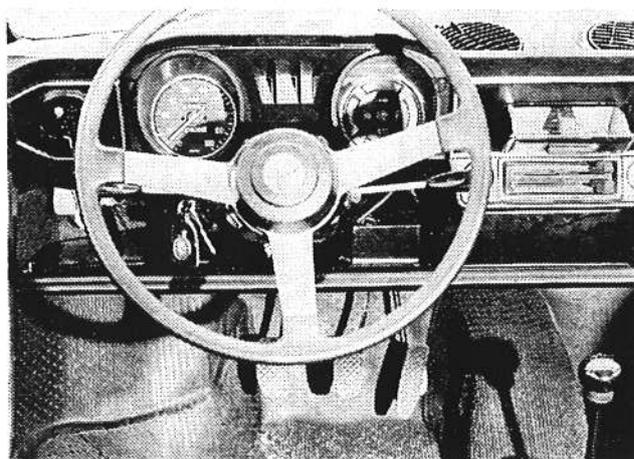
Comportement: parmi les meilleures

Le morceau de résistance de l'Alfasud réside dans ses aptitudes routières. Les suspensions avant et arrière ont été jugées agréables sur tous les genres de routes, moins doucement flottantes que les suspensions pneumatiques, mais pas assez dures pour que la sécurité doive être acquise au prix de trépidations et de chocs.

En ce qui concerne le «handling», ce nouveau modèle est une réussite totale: la suspension, les ressorts, les pneus (elle est équipée en série en Suisse de pneus ceinturés 165/70 SR 13), les amortisseurs et la direction sont idéalement coordonnés. Cette première voiture à traction avant de la marque (abstraction faite des «utilitaires» Romeo de 1954 à 1957) se présente comme une brillante réussite.

La voiture se conduit avec une extraordinaire facilité et obéit aux moindres caresses du volant. Les roues ne sautillent et ne décrochent jamais, tandis que l'inclinaison de la caisse dans les virages reste toujours modérée. Sur chaussée en bon état, la marche en ligne droite est satisfaisante; les coups de vent de côté imposent quelques corrections, et davantage encore les mauvaises routes ou les roues suivent les inégalités du sol. Dans les courbes, on se rend compte que le pouvoir autodirectionnel a été conditionné de manière à sous-virer légèrement, aussi près que possible de l'état neutre; on constate alors peu de différence entre le fait de donner des gaz ou de les couper.

Les essais effectués à la limite, qui dévoilent le vrai comportement en cas de situation difficile, ont mis autre chose encore en évidence: dans les courbes à rayon constant, des vitesses très élevées peuvent être pratiquées en toute sécurité. Dans les virages, des différences se manifestent suivant le rayon et l'allure: dans les courbes serrées, tout se déroule selon le programme fixé; puis, si l'on lève le pied, un effet de survirage plus ou moins appuyé s'installe. Les courbes longues



Volant très maniable, petites pédales, peu de place pour le pied gauche.

sont prises de manière pratiquement neutre; ce n'est que si l'on accentue la pesée sur le volant qu'un effet de survirage peut prendre naissance, en particulier lors des changements de voie à grande vitesse. Mais, en résumé, n'importe quel conducteur peut tenir l'Alfasud parfaitement en main.

Les freins à disques énergiques et endurants ne bloquent pas prématurément les roues arrière et ignorent pratiquement le fading. En revanche, le freinage exige une pression trop forte sur la pédale, notamment quand les freins sont froids, c'est-à-dire 40 à 60 kg pour un arrêt d'urgence. Si cet effort convient aux hommes forts, à cause de la commodité de dosage, il est exagéré pour une musculature plus délicate. Un servofrein devrait pouvoir être obtenu, au moins à titre d'option et contre supplément de prix. Le frein à main qui agit sur les disques antérieurs, commandé par un levier pratique entre les sièges, s'est révélé plus fort qu'on ne l'attendait d'un frein à main à disques.

Simplicité d'entretien

Les exigences de l'Alfasud en matière de soins sont fort modestes: des contrôles mécaniques ne sont prévus que tous les 8000 km et le moteur comme la boîte sont d'un accès parti-

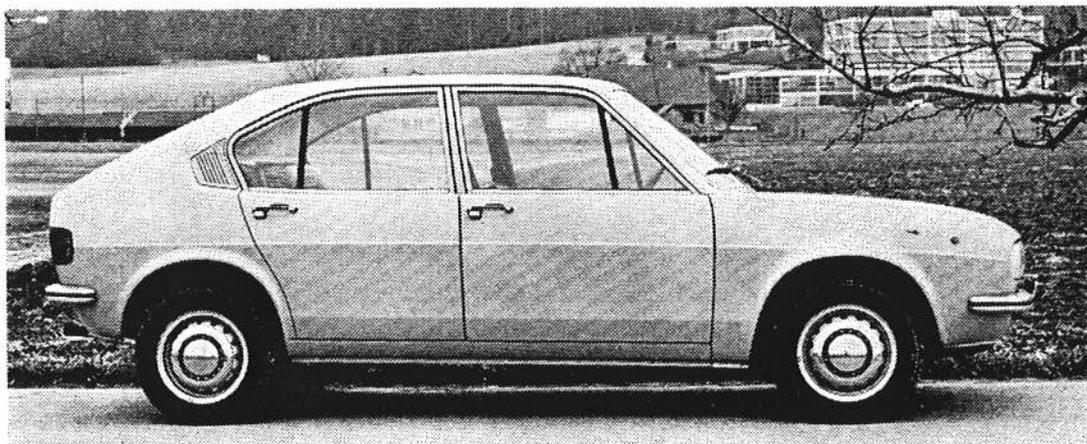
culièrement simple et commode, ce qui est de toute importance pour un véhicule d'usage courant appelé à une large diffusion. Si la présentation ne semble pas avoir constitué le souci majeur des constructeurs, la finition est d'un niveau qui ne laisse rien à désirer.

*

La manière dont l'Alfasud s'imposera dès qu'elle aura atteint sa pleine cadence de production ne dépendra pas, en Suisse en tout cas, de ses qualités évidentes, mais bien plutôt de la manière dont le réseau de vente et de service, assez dense au demeurant, mais essentiellement réservé jusqu'ici à une clientèle d'une classe bien déterminée, se comportera par rapport à celui des grandes marques très répandues.

Notre essai de plus de 5000 km nous a prouvé que l'Alfasud vient fort heureusement s'ajouter à un éventail de voitures d'une classe actuellement très recherchée. Nous la considérons comme un véhicule sérieux; d'un prix avantageux, d'une présentation peut-être un peu simple, mais conçue techniquement et pratiquement pour répondre aux exigences sévères d'un emploi quotidien et présentant le comportement particulièrement soigné d'une voiture de classe.

Test-team «RA»

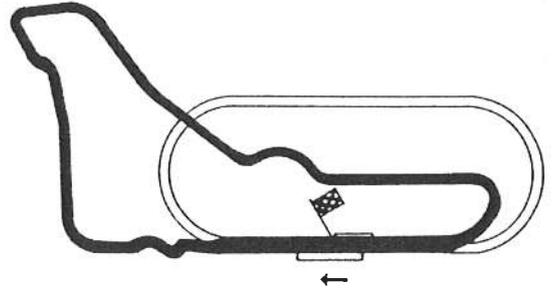


La silhouette de la carrosserie signée Giugiaro: capot bas, vastes glaces, poupe profilée et abruptement tronquée.



MONZA

6 avril 1997



Fin mars, Romeo Racing, sous le patronnage de la Scuderia del Portello et la collaboration de Alfaspecial, nous invitent pour 1h30 de temps sur Monza au prix de fr. 130.-- seulement. C'est très alléchant mais ce même jour, nous avons déjà la sortie à Rovigo programmée. Malheureusement, comme l'année passée, personne n'est encore inscrit et nous sommes à moins de 15 jours du week-end en Italie.

Décision rapide du comité, nous tentons un changement de cap mais toujours direction sud, les inscriptions pour Monza sont postées; désolés mais le délai est très court. Huit membres répondront à l'appel, mais avec six autos.

Dimanche 6 avril, rendez-vous à l'Usine Alfa Romeo à Arese pour visiter le musée. A 10h30 env. départ pour Monza tous ensemble. Imaginez entre 50 et 60 Alfa et quelques remorques en peloton sur l'autoroute, joli.

12h00, les directives sont données, attention le circuit est très rapide et dangereux, nous ferons 3 tours derrière le pace car pour nous en rendre compte, mais notre départ est retardé par une sortie de piste dans le groupe nous précédant (apparemment une école de pilotage).

Les 3 tours de chauffe effectué avec mon Alfasud 1300 Autodelta sont déjà très rapides, j'ai le pied au fond sur toutes les rectilignes pour suivre le rythme que m'impose la nouvelle GTV qui me précède. Après ces 3 premiers tours, tout le monde est neutralisé dans le stand, déjà des odeurs de freins m'inquiètent mais je suis rassuré quelques instants plus tard, ce n'est pas ma Sud (c'est la GTV).

Nous repartons à 5" d'intervalle chacun sur la piste et là, je me concentre à fond, mon rêve devient réalité, tourner sur le mythique circuit de Monza, bastion d'Alfa Romeo et Ferrari où les plus grands se sont affrontés devant des milliers de tifosi. J'effectue environ 8 tours sur ce magnifique billard, la piste est sans défaut. Les vibreurs de la première chicane se prennent en douceur, réaccélération, Curva Grande se passe évidemment à fond, bon freinage pour la deuxième chicane où deux voitures ne peuvent pas passer de front et ceci pour ralentir l'arrivée dans le double virage de Lesmo qui se prend sans trop de visibilité, ensuite on remonte jusqu'à fond de 5^{ème} et on attend le freinage de la courbe Ascari, gauche droite gauche, plein pot sur la Parabolica où dans mes 3 derniers tours, je vais placer mon aiguille sur 180 km/h avant de freiner, c'est à cet endroit que j'ai éprouvé le plus de sensations; ce fantastique virage à droite assez fermé à l'entrée et qui s'ouvre de plus en plus et conditionne toute la vitesse de pointe de la grande rectiligne qui n'en finit pas. Condamné par mes jantes de 7 pouces et ma boîte d'origine je ne dépasserai pas les 180 km/h (*sur autoroute avec ses roues d'origine, elle monte à 200 km/h*).

Je tente à nouveau un départ avec Jean-Michel muni de la caméra sur ses épaules pour faire un film mémorable, mais désillusion on nous fait signe de sortir, la séance est terminée, il est 13h30; résultat nous n'avons même pas eu une heure pour tourner, quelle déception !

Ce jour-là, nous accompagnaient sur la piste une authentique GTV 6 Totip gr A officielle et une 75 31 gr A ex Larini, des 75, GTV 6 et 4, Alfetta GTV Turbo, Giulietta Turbo plus ou moins préparées, une RZ et des SZ 3 l, etc...

Nous remercions M. Claudio Zali du Tessin de nous avoir invités au sein du Romeo Racing qui nous a offert de sympathiques cadeaux, ainsi que la Scuderia del Portello et Alfaspecial. Nous espérons que cette formule se renouvellera une autre année.

P. Aubry



Membres présents : Christian Gerber / 75 turbo - Bogana Christian / Berlina 2000 - Canu Alberto / 75 Turbo - Barbara et Henri Rengel / GTA 1600 - J.-M. Baertschi et P. Pieren/ GTV 6 - A. et P. Aubry / Sud TI

RALLYE DES MONTAGNONS - 16 AU 19 MAI 1997

Vendredi 16 mai

Ce vendredi soir précédant le week-end de Pentecôte, voyait une quinzaine de membres du Registre se réunir à Colombier pour prendre part au "Rallye des Montagnons". Première pour le Registre Suisse Alfa Romeo, la sortie se déroule sur trois jours. Les participants parcourront à cette occasion les routes du Jura en traversant les cantons de Neuchâtel, Jura, Berne, Soleure et Bâle-Campagne et en effectuant également quelques escapades en France voisine.

Entre deux orages, nous débutons par un parcours à effectuer de nuit, avec road-book, nous menant de Colombier direction Bôle et Rochefort pour emprunter ensuite le col de la Tourne et déboucher sur les vallées de La Sagne et de La Brévine via Le Locle pour passer par la Combe-Girard. A cet endroit, un refuge surprise nous permettait de déguster quelques spécialités purement neuchâteloises en provenance entre autres du Val-de-Travers, pour ne pas citer la plus célèbre. La pause terminée, nous reprendrons le cap de l'hôtel, par de toutes petites routes campagnardes situées au sud de La Chaux-de-Fonds pour franchir le col de La Vue-des-Alpes et passer la nuit à l'Hôtel de la Coisée à Malvilliers.

Samedi 17 mai

En matinée, nous avons découvert les **Moulins souterrains du Col des Roches** situé dans la vallée du Locle.

En effet, le Col des Roches possède une attraction unique en Europe. Derrière une ancienne minoterie s'ouvre une grotte d'une profondeur de 100 pieds qui fut une véritable usine souterraine jusqu'à la fin du XIX siècle. Des générations de meuniers ont eu le courage et la force de tailler dans le roc pour creuser des puits, des arcqueducs et perfectionner un ingénieux système de roues hydrauliques superposées mues par les eaux d'une chute souterraine.

Quant on constate certains passages si étroits, il ne devait pas non plus être évident de remonter les sacs de farine.

A une certaine époque, une scierie s'est aussi établie dans cette grotte.

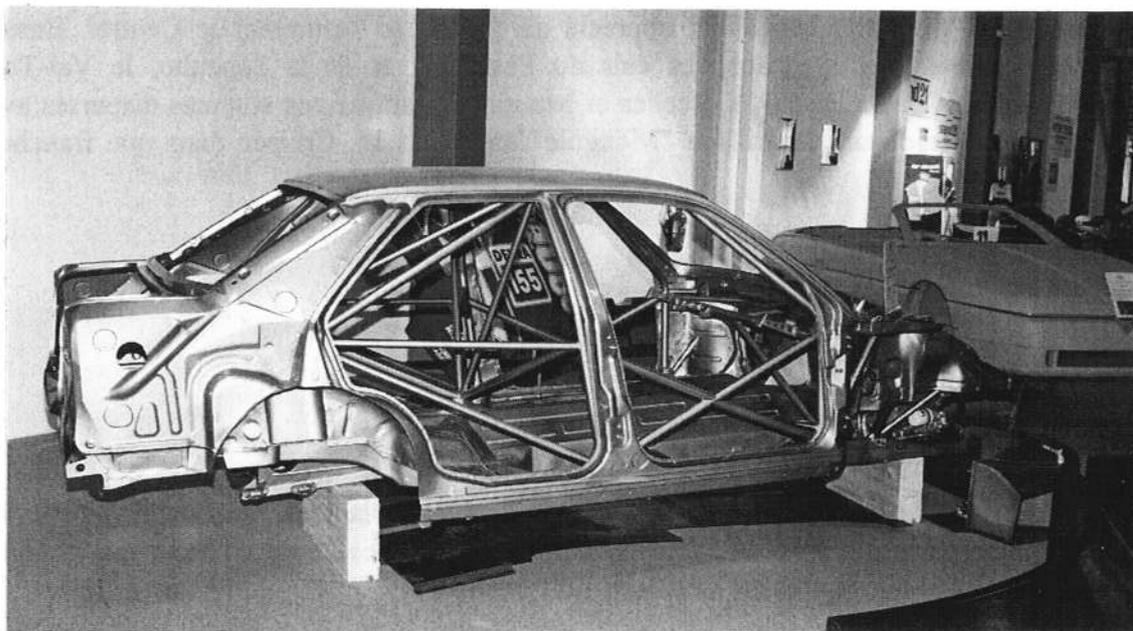
Vers 11h00, cette intéressante visite terminée, départ direction Gilley en France où l'Hôtel du Commerce nous attendait pour nous servir de succulents mets.

"Espera Sbarro" à Pontarliers

14h30, rendez-vous chez Franco Sbarro pour visiter son exposition permanente qui regroupe essentiellement des créations réalisées par lui-même durant ces 36 dernières années et aussi une belle panoplie de moteurs de différentes marques et quelques voitures mises à disposition par des clients.

En ce qui concerne *Alfa Romeo*, là, nous avons pu contempler la coque d'une *155 DTM* avec son moteur et quelques éléments de carrosserie et aussi une coque de *Proteo*. Nous

vous rappelons ici que Franco Sbarro travaille en étroite collaboration avec le Centro Stile Alfa Romeo à Arese en Italie.



Retour par le Val-de-Travers et la Vallée de La Sagne pour rejoindre La Chaux-de-Fonds où les membres qui le désiraient purent s'initier aux joies du karting indoor. Le souper sera pris au restaurant l'Orologio à La Chaux-de-Fonds où nous avons dégusté quelques spécialités typiquement transalpines.

Dimanche 18 mai - journée réservée à la découverte d'une belle région

Munis de notre carnet de route nous allons, sous une fine pluie, prendre la direction de Laufon dans le canton de Bâle-Campagne en passant par le col des Pontins, St-Imier, le Mont-Crosins, les Breuleux, Les Emibois, Saignelégier, Soubey, respectivement les Enfers pour arriver au bord du Doubs et le longer jusqu'à St-Ursanne. Nous rejoindrons le Col des Rangiers où se courre la bien connue course de côte. Pause café - apéritif au "Relais d'Ajoie" où nous aurons la visite de M. Theubet de Courtedoux, membre du Registre accompagné de son épouse.

Asuel et Pleujouse seront les nouvelles étapes via Lucelle et la zone franche avec la France où nous passerons plusieurs fois la frontière Franco-Suisse avant d'arriver finalement à Laufon pour un simple mais excellent dîner apprécié de chacun au restaurant le Central. Ensuite, retour par Seewen Breitenbach, les cols du Passwang et de la Scheulte, le Val-Terbi, Vermes, le petit Col du Beclay, Corcelles et Moutier où nous nous sommes dispersés avant de nous retrouver devant la grillade "Mongole" au Relais La Croisée dans une franche et amicale ambiance.

Lundi 19 mai 1997

Sous un soleil magnifique, la caravane prenait la route en direction des

Mines d'asphalte et du Musée industriel à Travers.

Après s'être vus affublés d'un casque de mineur et équipés de lampes, nous avons plongé, à la suite de notre guide, dans un véritable labyrinthe de galeries et de couloirs qui atteignait autrefois une longueur de près de 100 km et nous avons entre autres appris que :

- l'asphalte est un mélange étanche de calcaire et de bitume et qu'il a connu de l'antiquité à nos jours d'innombrables usages dans la protection contre l'eau, que ce soit sur les coques des navires phéniciens, sur les avenues des capitales industrielles du XIXème siècle ou sur les toits plats redécouverts par l'architecture moderne

- c'est en 1711 le médecin grec Eirin d'Eyrinis, savant spécialisé dans le domaine de l'asphalte, qui identifia les premiers gisements sur le versant nord du Val-de-Travers

- que des innombrables tonnes de minerai de cette région ont été exportées durant près de 3 siècles (1726 à 1986) aux 4 coins du monde. Les avenues et les allées de Paris, Londres, Vienne, New-York, Sidney, etc... furent à l'origine recouvertes d'asphalte provenant de la Presta.

A notre sortie de la Mine, nous avons encore visité le Musée industriel présentant des anciennes machines à tricoter fabriquées par l'entreprise Ed. Dubied & Cie, ainsi que l'atelier Bourquin qui nous faisait découvrir la mécanique horlogère de la première moitié du notre siècle.

Après cette captivante visite, à notre retour au soleil, le patron du café des Mines nous servit la traditionnelle "Rincette" en guise d'apéro.

C'est dans ce sympathique cadre à l'ambiance de la mine que nous avons pris notre dernier repas, soit du jambon à l'os cuit dans l'asphalte à une température de 160°C, accompagné d'un gratin de pommes de terre et une salade.

En conclusion à ce compte rendu, Jean-Michel Baertschi voudrait remercier toutes les personnes qui sont intervenues à un moment ou à un autre dans l'organisation de ce week-end prolongé et bien sûr, à tous les participants d'avoir apporté leur bonne humeur permettant le bon déroulement de cette sortie.

Texte : A. Aubry et J.-M. Baertschi



Membres + accompagnants ont participé

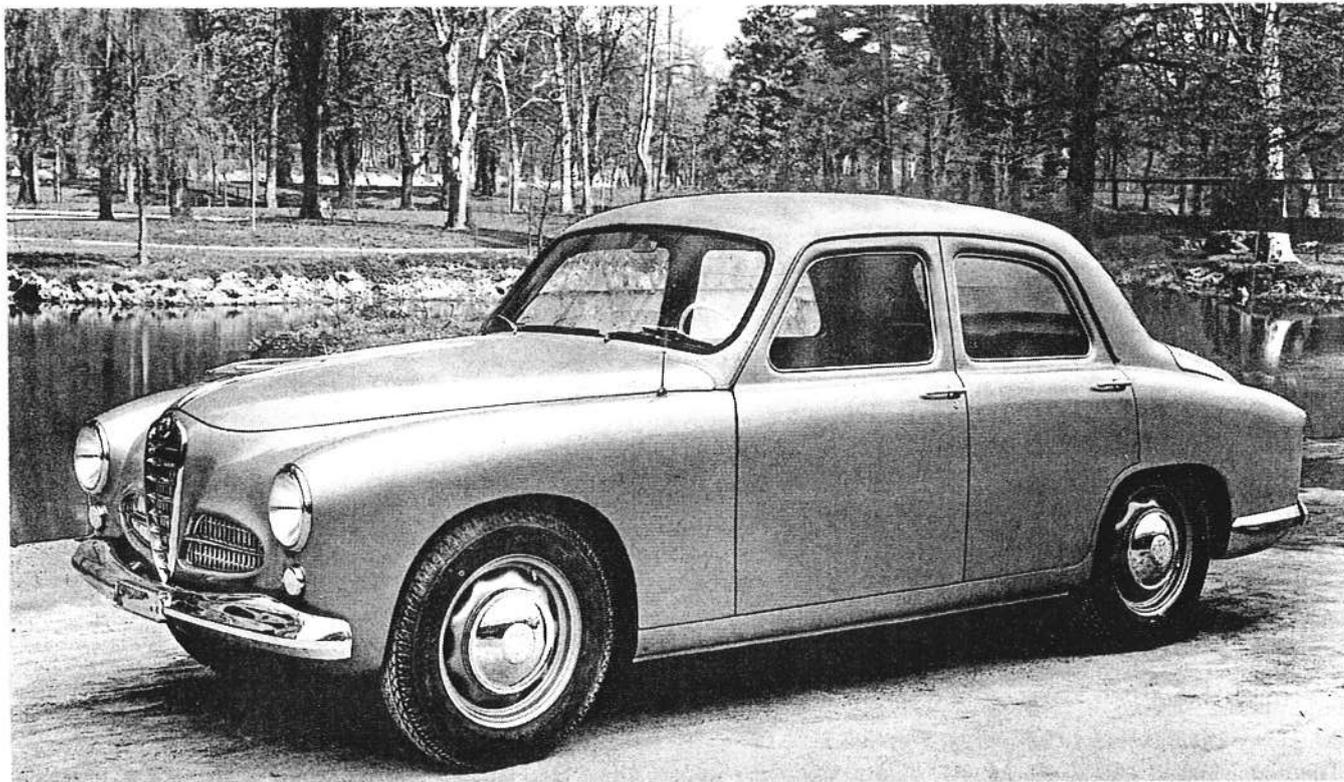
- durant les 3 jours :

M. Harry Luthi (spider) - M. Bernard Volluz 1750 GTV M. Philippe et Mme Arlette Aubry (spider 2000), M. Damien Morand (GTV 6), M. Alexandre Genoud (Spider 2000), M. Nicolas Sansonnens (75 America), M. Hervé Gerber (33 1.5), M. Jacques Périsset (spider 1600), M. Francis Maret (Sprint GT) et son ami M. Roland Estruch (GTC) M. Pierrot De Marcellis (spider Giulia 1600) M. Christian Gerber (75 turbo) J.-M. Baertschi (GTV 6) Patrizio Pieren (1300 Junior)

- partiellement :

Mme Jacqueline Périsset (GTV 6) Mme Brigitte Dantoni (GTV 6) M. Mauro Dantoni (spider 2000)



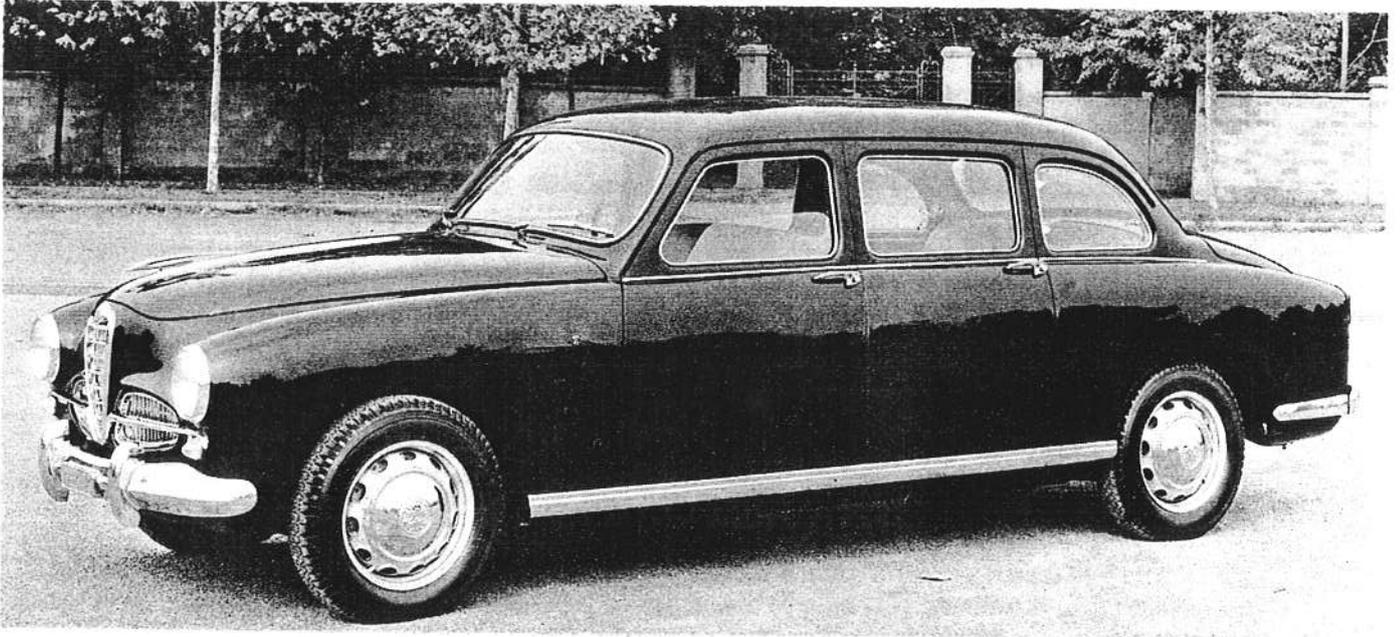


L'Alfa Roméo 1900

**La voiture d'usage, bien construite, au cachet sportif, dotée de possibilités très larges
et fournissant des performances exceptionnelles**

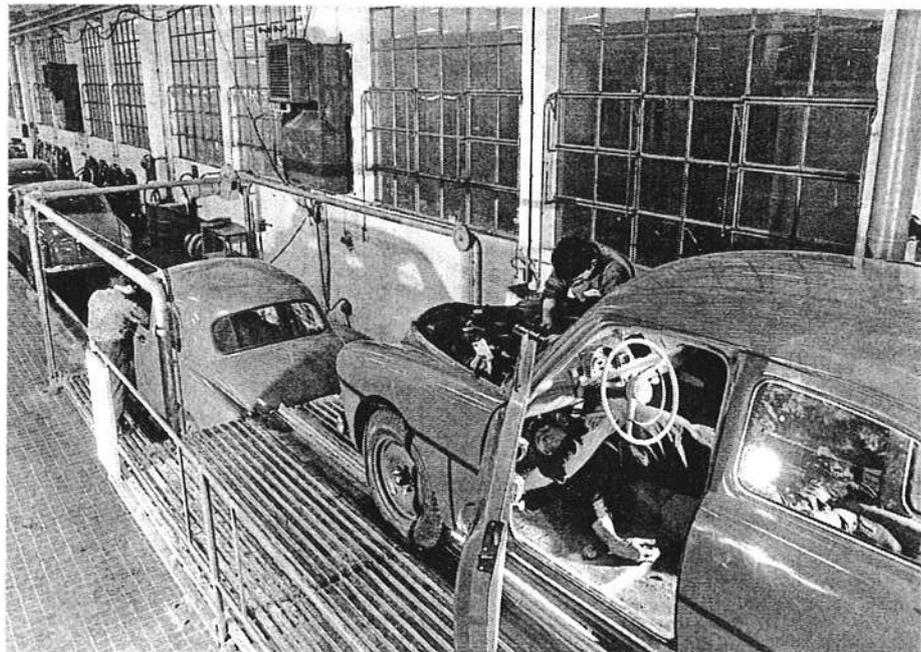
En mettant sur le marché en 1951 après avoir présenté en 1950, son type 1900, la marque italienne Alfa Roméo a rompu avec ses anciennes traditions. Précédemment, ses voitures, qui appartenaient à une classe d'élite, se distinguaient par leur prix élevé et leur cachet sportif; à l'heure actuelle le type 1900, dont elle produit plusieurs milliers d'exemplaires par an, ne diffère que peu par son aspect extérieur, ses dimensions et son prix de plusieurs autres routières sportives. Si elle n'appartient pas à la catégorie populaire, à laquelle ses constructeurs l'avaient primitivement destinée, ses performances, par contre, s'avèrent bien supérieures à celles qu'ils s'étaient données pour but.

Le programme de production de la 1900 comprend trois versions diverses de la limousine de série à 4 portes, avec carrosserie auto-porteuse tout acier, puis la sportive 1900 C à deux places, plus courte et habillée de carrosseries spéciales, et enfin une exécution allongée pour sept places. Des trois variantes de la limousine, deux ne se distinguent que par le carburateur, la puissance et la consommation. Avec le moteur muni d'un seul carburateur, développant 80 ch., la 1900 atteint 145 à 150 km/h., tandis qu'avec le type double carburateur, dont la puissance ascende de 90 à 93 ch. - modèle qui fait l'objet du présent compte rendu d'essai - la vitesse maximum monte à 160 km/h., avec une consommation supérieure d'environ 2 litres pour 100 km. Quant à la troisième version, beaucoup plus poussée, la sensationnelle 1900 TI, qui possède une puissance de 100 à 120 ch., sa vitesse de pointe n'est pas supérieure à 170 ou 180 km/h.; nous aurons l'occasion d'y revenir du reste.



Il est significatif de constater que pour répondre aux exigences actuelles, celles des automobilistes italiens notamment, la plus grande partie des voitures 1900 normales produites sont montées avec le carburateur double.

L'attente qu'avait manifestée, dès le moment de son apparition, le public, suisse également, quant aux performances de la 1900, a été comblée. Certes, on pouvait s'attendre à ce qu'un véhicule, dont le poids n'excède pas 1100 kg à vide (sans carburant) et doté d'un moteur de deux litres à haut rendement, bénéficiât d'une réserve de puissance supérieure à la moyenne. L'adoption d'un carburateur double qui se traduit par un gain de puissance de 10 à 13 ch., a pour beaucoup ajouté au tempérament déjà brillant de la 1900. Extérieurement, toutefois, la voiture ne laisse pas soupçonner qu'elle est capable de moyennes qui



étaient autrefois l'apanage des seules voitures de sport. Sa forme ponton discrète rappelle, par l'accent donné aux lignes horizontales et par la légère inclinaison des encadrements de portières, de même que par l'allure un peu ventrue de l'avant, le dessin caractéristique des modèles antérieurs, sans pourtant que la 1900 ne s'écarte beaucoup, tant par ses dimensions et son aménagement, des autres voitures moyennes de la classe de 2 litres. Et ce non pas tant son prix qui reflète son rang que ses performances, qui sortent totalement du cadre de celles qu'on peut attendre d'une machine de tourisme de la classe de 10 CV.

Le premier contact ne révèle pas immédiatement ce que la 1900 possède de race et de brio. Son moteur est un quatre-cylindres nerveux, qui révèle sa présence par des bruits nettement audibles, notamment celui de la commande des soupapes. Ces bruits n'augmentent du reste pas tout à fait proportionnellement au régime, restant relativement constants entre 60 et 120 km/h., de sorte qu'on ne prend pas toujours conscience de la valeur des accélérations. Le pouvoir de traction de son côté, au moment du démarrage et sur les rapports intermédiaires, n'est pas tel qu'il enfonce les occupants dans leur siège. Ce n'est qu'au bout de nombreux parcours, après avoir calculé les moyennes, qu'on se rend compte de la puissance de la 1900 et qu'on peut - quant l'occasion s'en présente - la comparer à celle de voitures théoriquement bien plus puissantes. C'est aussi après s'être familiarisé avec le véhicule qu'on constate que les vitesses admissibles dans les trois rapports inférieurs sont extraordinairement élevées. Le moteur atteint en effet sans aucune difficulté et sans protester en aucune manière des régimes voisins de 6000 t/min.

En dépit de se caractère "sportif", le moteur à double carburateur s'avère assez souple et l'on s'en tire parfaitement avec la troisième et la prise en terrain plat ou légèrement varié: même à petite allure, on se borne volontiers aux deux rapports supérieurs de la boîte. En montagne, le pouvoir ascensionnel en deuxième et en troisième est tel que les voitures qui peuvent conserver le contact avec la 1900 sont fort rares: sur les fortes rampes ou à la sortie des virages serrés, la première permet de remonter instantanément à plus de 50 km/h. Tenant compte de ces résultats, on ferme facilement les yeux sur quelques imperfections d'alimentation aux bas régimes.

La 1900 n'a pas de vitesse de croisière qu'on puisse considérer comme la plus favorable. A l'allure normale, elle tourne sans bruit et parfaitement "rond" entre 60 et 70 km/h, mais ne marque aucune opposition quand, sur une autoroute dégagée et libérée du trafic, on lui demande de façon prolongée une moyenne de 150 km/h. ou même davantage. On ne s'étonnera donc pas de voir que les moyennes que nous avons réalisées soient sensiblement supérieures aux normes habituelles. N'importe quel conducteur peut maintenir une moyenne de 60 km/h. sur les routes des cols et de 80 à 90 km/h. sur celles du Plateau, sans risque et sans s'écarter des règles de prudence ni consentir d'effort. Un matin de la fin de l'été, avant que le trafic ne s'éveille c'est vrai, nous avons couvert sur de bonnes routes suisses 108 km. En une heure. De tels résultats ne sont cependant pas imputables à la capacité du moteur seulement, mais aussi, bien entendu, aux qualités routières et à la maniabilité particulièrement bonne du véhicule tout entier.

Tenue de route de premier ordre

La sécurité de marche atteint à tout point de vue le niveau élevé qui a toujours caractérisé les précédents types construits par Alfa Roméo. Malgré les simplifications constructives, admises en vue d'abaisser le prix de revient du véhicule, elle s'est même accentuée. La suspension possède une certaine raideur, qui occasionne des mouvements verticaux de la carrosserie sur les chaussées ondulées ou en mauvais état: mais l'amortissement en est si judicieusement établi qu'elles ne provoquent jamais véritablement des secousses et ne les transforme jamais en un balancement qui pourrait à la longue enlever leur plaisir aux passagers, même sensibles. De légères oscillations horizontales par rapport à l'axe longitudinal constituent l'un des caractères typiques de la marche de la 1900.

Le conducteur peut compter en toutes circonstances sur une parfaite adhérence des quatre roues. Tandis que les virages à grand rayon de courbure, pris en vitesse, n'exigent que de légères corrections du volant, les conditions se modifient dans les courbes serrées, où le véhicule accuse une forte tendance à sous-virer, d'une part, et montre une grande tolérance envers le traitement du conducteur, d'autre part. Cependant que la première version de la 1900, munie d'un stabilisateur latéral arrière, laissait parfois emballer la roue motrice intérieure et y perdait un peu de sa stabilité, le pont arrière actuel, avec son guidage latéral par levier triangulé articulé entre la carrosserie et le différentiel, s'avère comme l'une des meilleures constructions dans le domaine des voitures modernes de tourisme. Contrairement aux modèles précédents

de la marque, à la 2500 surtout, la 1900 ne réagit qu'à peine aux petites erreurs de manoeuvre, de sorte que le conducteur formé sur des véhicules moins brillants acquiert en fort peu de temps une confiance totale dans sa sécurité exceptionnelle. Dans les courbes, on constate une inclinaison très limitée de la caisse; le véhicule se couche un peu, jusqu'au bout de la course des ressorts, puis sort en toute sécurité et sans heurt du virage quand on accélère, ou même quand on freine si l'on a mal jugé la valeur du tournant en y entrant.

Les qualités routières de la voiture soumise à l'essai ont été fortement influencées par les propriétés des pneus Pirelli "Cinturato" qui l'équipaient. Ces derniers comportent un protecteur très rigide, formant la périphérie du bandage, et des flancs extrêmement souples. La bande de roulement du pneu adhère constamment au sol en permettant de petits mouvements latéraux du véhicule. A l'exception de sautilllements des roues avant dans les virages serrés pris à vive allure et d'un manque d'adhérence au moment d'accélérer sur les pavés mouillés, ces pneus se sont montrés extrêmement avantageux, sûrs et confortables. Des modifications apportées récemment au profil supprimeront du reste aussi les inconvénients cités.

La direction de la 1900 est quelque peu élastique (à ne pas confondre avec présence de jeu), elle est agréable aussi bien pour les manoeuvres dictées par le trafic en ville que sur les grandes routes ou dans les cols et transmet juste ce qu'il faut des petites vibrations et réactions engendrées par la chaussée. Quoique le volant rentre vivement après les virages brusques, la voiture ne progresse exactement pas au cordeau, parce que le retour de la direction cesse avant le point central. A allure modérée, on pose les mains sur les deux rayons du volant et règle la direction par leur seul poids; la jante du volant, elle pourrait être plus rigide.

Les freins sont à la mesure des vitesses élevées que peut atteindre la voiture. En marche rapide, ils sont naturellement assez sollicités, mais supportent sans excès de "fading" des efforts répétés, même à la descente. Ce n'est qu'après plusieurs freinages vigoureux opérés au voisinage de la vitesse maximum, qu'ils ont témoigné d'une perte d'efficacité sensible. Dans les conditions normales de marche, le conducteur dispose toujours de freins sûrs et réguliers, correctement harmonisés avec la direction. Pour les conducteurs de grande taille, la distance entre le siège et la pédale pourrait être moins parcimonieusement calculée; en revanche, la position de la pédale de frein par rapport à celle de l'accélérateur est vraiment idéale, permettant en particulier de freiner avec la moitié de la semelle et d'actionner les gaz de l'autre, facilitant un passage à un rapport inférieur sans aucune secousse avant les virages.

Changement de vitesse entièrement synchronisé

Alfa Roméo fut l'un des premiers constructeurs qui adopta la synchronisation de tous les rapports, même de la première vitesse; ce mode de construction a été conservé sur la 1900, parce que répondant au caractère même de la transmission dont tous les rapports sont d'usage courant. C'est pour les régimes moyens et élevés que les synchronisateurs fonctionnent le mieux. La commande, pas trop douce, est assurée par un levier sous le volant et manifeste parfois une certaine difficulté d'enclenchement de la marche arrière. En agissant rapidement sur le levier, on peut "ponter" les systèmes synchronisateurs. La pédale d'embrayage est suffisamment douce à actionner, mais elle suit les mouvements du moteur, lequel est, élastiquement suspendu.

Lors même que l'Alfa Roméo 1900 ne puisse être considérée comme une voiture absolument silencieuse, les bruits dont s'accompagne sa marche ne sont ni énervants ni fatigants et conviennent au genre de la machine. A part le bruit de la distribution, on perçoit aussi celui de l'aspiration et quelques manifestations sonores de l'embellage au moment de la variation de charge du moteur. Et si la carrosserie auto-porteuse, malgré le revêtement d'insonorisation dont elle est intérieurement garnie, transmet certains des bruits produits par la chaussée et les pneus, elle se révèle elle-même absolument silencieuse et témoigne ainsi de sa rigidité.

Une bonne carrosserie de grand tourisme

Tout en conservant un encombrement modeste, les constructeurs de la 1900 ont réussi à obtenir le maximum d'espace intérieur à l'usage des passagers et des bagages. Ce qui frappe surtout, c'est la largeur des deux banquettes. S'il n'y avait pas le tunnel central fortement surélevé - et contre lequel, dans les

voitures à direction à droite, le conducteur appuie agréablement son pied gauche - trois personnes pourraient facilement prendre place sur le siège avant, même pour de longues étapes. Le rembourrage et les ressorts sont bien choisis et les dossiers confortables. La teinte de l'étoffe qui garnissait la voiture d'essai était un peu délicate.

Si la vue est absolument satisfaisante à proximité et par-dessus le capot, elle ne remplit pas toutes les exigences vers le haut et de côté, parce que la forme des fenêtres a été réalisée un peu basse. En marche arrière, on voit clairement derrière soi. Les quatre portes s'ouvrent d'arrière en avant et suffisent même aux personnes peu mobiles.

En matière d'équipement, nous avons eu plaisir à constater la présence de cordelières au dos des sièges, de brides d'appui pendantes et de trois accoudoirs aux sièges arrière. Le tableau de bord est abondamment garni de lampes-témoins signalant le bon fonctionnement de la dynamo, la position des phares, la température de l'eau de refroidissement, les indicateurs de direction et même le chauffage. On pourrait en revanche souhaiter une aiguille plus visible pour l'indicateur de vitesse (inutilement et exagérément optimiste sur la voiture essayée), un coffre vide-poche plus spacieux sur le tablier et une distribution plus large de l'air de ventilation. La malle est réellement généreuse pour les bagages de plusieurs personnes. La roue de rechange y est logée verticalement dans une gorge placée à droite; la fermeture à bouton-poussoir du couvercle est combinée avec la serrure.

Le moteur à quatre cylindres, dont l'aspect extérieur révèle à lui seul la classe, est pratiquement installé; ses divers organes, sous réservoir de la jauge d'huile, sont aisément accessibles. Dans tous ses détails, la construction montre qu'on a tenu compte des besoins d'un entretien facile. Au cours de l'essai, qui fut en partie très sévère, la voiture a fait preuve d'un fonctionnement très sûr, n'exigeant pratiquement aucun soin. La consommation d'essence dépend très étroitement de la façon de conduire, attendu notamment que les deux pompes de reprise injectent tout le carburant qu'on leur demande. Mais il est facile, après s'être familiarisé avec le véhicule de ne pas dépasser 10 à 12 litres au 100 km. Sur de longs parcours; les vitesses plus élevées se traduisent naturellement par une augmentation de la consommation

Quoique caractérisé par un style sportif et des performances absolument exceptionnelles, l'Alfa Roméo 1900 se révèle à l'emploi comme une voiture de grand tourisme et d'usage courant solidement construite. Quant à l'équipement et au silence, elle ne répond peut-être pas aux exigences les plus raffinées, elle est néanmoins une machine aux qualités étonnantes, peu délicate et d'un emploi extrêmement divers. Dans sa forme actuelle, parvenue à une réelle maturité technique, elle est à même d'assurer à la marque Alfa Roméo, moyennant à l'avenir peut-être quelques perfectionnements relatifs à certaines particularités, un succès sans précédent auprès des amateurs de voitures moyennes à très haut rendement.



Indications pour l'entretien

IDENTIFICATION : No. du moteur, à droite sur la face antérieure du bloc-moteur. No. de carrosserie à droite sur l'auvent, sous le capot.

GRAISSAGE : Moteur : En été SAE 40 Premium ou HD; en hiver SAE 30 Premium ou HD. Contenu 6 kg.; changement d'huile (après rodage de 3000 km, tous les 5000 km.; pression normale de graissage 4 kg/cm², dispositif de réglage sur filtre. Boîte, pont arrière : SAE 90 EP, boîte 1,3 kg, pont 2,3 kg, changement d'huile tous les 10'000 km. Arbre à cardan 2 graisseurs; suspension avant 9 graisseurs.

SOUPAPES: Jeu (à chaud) 0,45 mm. Diagramme de distribution: Aspiration ouverte 12° avant PMH, fermeture 59 ° après PMH, échappement ouverture 9° avant PMB, fermeture 12° après PMH.

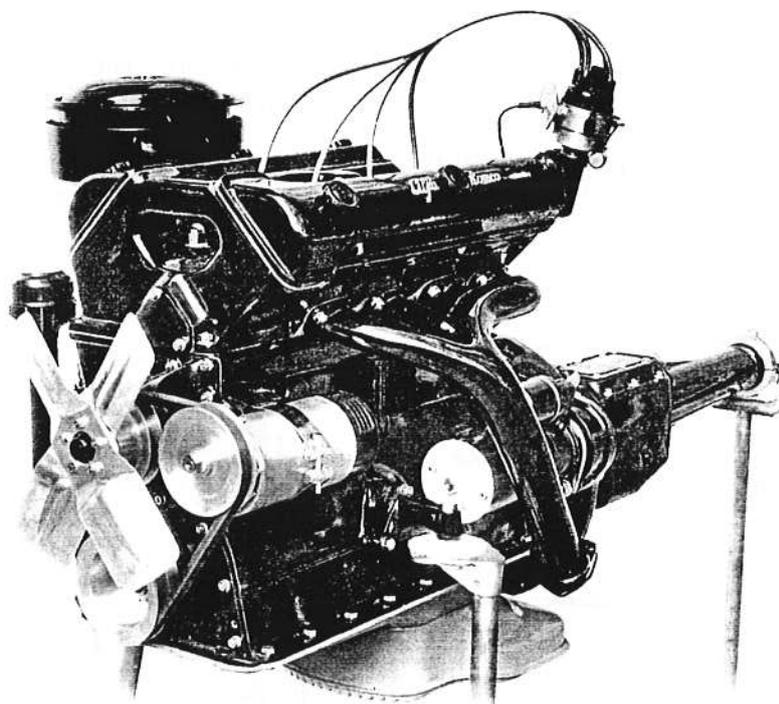
CARBURATEUR : Weber 40 DCF 6 - Diffuseur X gicleur principal 115, gicleur de compensation 14, gicleur de pompe d'accélération 60, gicleur d'essence de ralenti 55.

ALLUMAGE : Ordre d'allumage 1-3-4-2, réglage fondamental 10 à 12° avant PMH, avance maximum à 50°, écartement des contacts du rupteur 0,35 à 0,40 mm, bougies Marelli CW 225 B ou CW 240b écartement des électrodes 0,35 à 0,40 mm.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE : 12 v DYNAMO Marelli DN 22b-2002-1700 d ou Scintilla DZD72E1R-200 W 12 V 2000, bobine Marelli Superpotente B 5 ou Scintilla 8. Boîte à fusibles sous le tablier.

RESERVOIR D'essence . 53 litres. **SYSTEME DE REFROIDISSEMENT** 10,5 litres. **LIQUIDE POUR FREINS** pour freins : Esso Atlas Brake Fluid ou Shell Donax A 1.

ROUES : Pression de gonflage : partout 1,8 à 2, kg, avant-train : pincement 2mm.; carrossage 15 mm.



Alfa Romeo 1900 Doppio Corpo (1)

Indications principales

9,6 CV-impôt, 93 cv au frein, poids en ordre de marche 1151 kg., rapport poids-puissance en ordre de marche, 12,4 kg/ch., vitesse maximum 161 km/h, accélération de 0 à 80 km/h en 12,6 sec., consommation env. 11 à 14 lt/100 km., prix du Sedan 4 portes - 5 à 6 places, avec chauffage et dégivreur, Fr. 19'800.--, avec double carburateur Fr. 20'800.--.

Caractéristiques techniques

Description dans la R. A. n° 10 du 13 mars 1952

MOTEUR (dimensions) : 9,59 CV-impôt, 4 cylindres en ligne, alésage 82,55 mm., course 88 mm., cylindrée 1884 cm³, taux de compression 7,75 : 1, puissance au frein (continue) 90 cv à 5200 t/min, puissance de pointe 93 ch à 5400 t/min, puissance spécifique 47,7 et 49,3 ch/litre respectivement, ou 9,1 ch par litre et 1000 t/min.

MOTEUR (construction) : Soupapes en tête inclinées en V à 90°, deux arbres à cames en tête avec commande par chaîne et pignons ; vilebrequin sur 5 paliers; filtre à huile Vokes sur circuit principal; 1 carburateur Weber inversé 40 DCF 5, pompe à essence mécanique, épurateur d'air avec silencieux d'admission; bougies Marelli CW 225 B, ordre d'allumage 1-3-4-2, équipement électrique Marelli 12V; dynamo 200 W, batterie 38 A/h; refroidissement à eau (pompe, thermostat, ventilateur, radiateur sous pression).

TRANSMISSION : Embrayage monodisque sec, boîte normale à 4 vitesses, toutes synchronisées et silencieuses, levier de changement de vitesse sous le volant; arbre à cardan en deux tronçons; couple conique hypoïde, rapport de 4,1 : 1 (41/10).

RAPPORTS DE DEMULTIPLICATION (entre parenthèses, rapports de démultiplication de la boîte) :
1^{re} vitesse 13,45 : 1 (3,28 : 1), 2^e vitesse 8,98 : 1 (2,19 : 1), 3^e vitesse 6,11 : 1 (1,48 : 1), 4^e vitesse 4,10 : 1 (1:1),
marche arrière 14,80 : 1 (3,61 : 1).

CHASSIS, SUSPENSIONS : Carrosserie auto-porteuse tout-acier; suspension avant à roues indépendantes avec leviers transversaux triangulés en trapèze, ressorts hélicoïdaux et stabilisateur transversal; suspension arrière à essieu rigide avec jambes de poussée longitudinale, triangle stabilisateur articulé sur le différentiel, ressort hélicoïdaux; amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effets à l'avant et à l'arrière, monté dans l'axe des ressorts à l'arrière; frein à pied sur les quatre roues Girling, avec deux mâchoires primaires à l'avant, surface totale de freinage 1100 cm², frein à main mécanique sur roues arrière; direction à vis et galet, barre d'accouplement en trois pièces; pneus 165x400.

DIMENSIONS : Empattement 263 cm., voie avant 132 cm., voie arrière 132,5 cm., longueur 440 cm, largeur 160 cm., hauteur 149 cm., garde au sol 17 cm.

RAPPORTS THEORIQUES - VITESSES/REGIME DE ROTATION

Régime - t/min	1e vit. - km/h	2e vit. - km/h	3e vit. - km/h	4e vit. - km/h	vitesse du piston - m/sec.
a. 1000	9,6	14,3	21	31	2,9
b. 3200	31	46	67	99	9,3
c. 5200	50	74	108	162	15
d. 5400	52	77	113	167	15,6
e. 6000	58	86	125	187*	17,4

b. couple maximum, c. puissance continue, d. puissance maximum, e. régime maximum, *vitesse irréalisable.

INDICE DE PERFORMANCE (ramené au poids à vide de 1104 kg) : Cylindrée spécifique 1,76lt/tonne, débit d'air aspiré en 4^e vitesse 1884 lit/km., débit spécifique d'air aspiré 1786 lt./tonne-km.; surface de freinage spécifique 996 cm²/tonne.

Alfa Romeo 1900 Doppio Corpo (2)

Résultats mesurés

Mesures effectuées à l'aide d'instruments de précision, étalonnés et en partie enregistreurs.

VEHICULE : Alfa Romeo 1900, moteur avec doubles carburateurs, année de construction 1953, n° du moteur 04522, n° de carrosserie 04331, à l'état de neuf, indication du compteur au début de l'essai 2684 km.

ESSAI : De juin à septembre 1953, distance couverte par la "RA" env. 6300 km., routes suisses du plateau, cols des Alpes, autoroute italiennes. Essence normale du marché suisse avec adjonction de plomb.

CONDITION : Temps clair, 20° C, sans vent, route bétonnée sèche.

POIDS ET REPARTITION DES MASSES

	Poids kg.	Rapport poids/ puissance* Kg/ch	Répartition du poids en % avant arr.	
A vide	1104	11,9	54	46
En ordre de marche (plein)	1151	12,4	53	47
Dito + 2 personnes	1301	13,9	54	46
Dito + 4 personnes	1451	15,5	52	48

*Ramené à la puissance de 93 cv

ETALONNAGE DES INSTRUMENTS DE BORD

Indicateur de vitesses

Instrument km/h	35	50	60	80	100	120	140	160	195
Réalité km/h	35	38	46	62	79	96	114	132	163
Ecart %	+28	+24	+23	+20	+20	+20	+20	+18	+20

Compteur kilométrique

1 km. Au compteur = 885 m., écart + 11,5 % (pneus 90%)

ACCELERATION

Charge environ 2 personnes (env. 150 kg)

km/h.	1re vit. sec.	2e vit. Sec	3e vit. sec	4e vit. sec
De 5 à 35	3,2	---	---	---
de 20 à 50	3,8	5,4	7,6	11,0
de 35 à 65	---	5,5	7,2	11,2
de 50 à 80	---	6,0	8,4	11,0
de 65 à 95	---	---	9,2	12,2
de 80 à 110	---	---	10,4	15,0
de 95 à 125	---	---	---	19,6
de 110 à 140	---	---	---	31,0

de l'arrêt, par rapport successifs

De 0 à 50	(1re vitesse)	5,8 sec
de 0 à 80	(1re et 2e vitesse)	12,6 sec
de 0 à 100	(1re, 2e et 3e vitesse)	19,0 sec
de 0 à 120	(1ra, 2e, 3e et 4e vitesse)	29,0 sec
de 0 à 140	(1re, 2e, 3e et 4e vitesse)	48,5 sec

POUVOIR CONTINU EN CÔTE

mesures faites à 500 m. d'altitude, charge 2 personnes, env. 150 kg

pourcentage couvert à km/h

1re vitesse	33 à 30	25 à 55	
2e vitesse	18 à 40	18 à 60	15 à 80
3e vitesse	11,5 à 40	12 à 60	8,5 à 100
4e vitesse	7 à 40	7,5 à 80	4,5 à 120

Alfa Romeo 1900 Doppio Corpo (3)

VITESSE SUR LES DIVERS RAPPORTS

	Minimum km/h	Normale km/h	Maximum km/h
1 ^{re} vitesse	0	0 à 40	58
2 ^e vitesse	10	20 à 65	85
3 ^e vitesse	15	30 à 95	120
4 ^e vitesse	20	35 à 145	v. ci-dessous

Minimum : Vitesse minimum réalisable. Normale : Chiffre supérieur : point de changement pour accélération rapide en côte. Chiffre inférieur : marche économique et en montagne. Maximum : vitesse réalisable mais déconseillée pour marche prolongée.

VITESSE MAXIMUM

Moyenne de 8 passages :	161 km/h
Meilleur temps :	163 km/h

DIRECTION

Diamètre minimum de braquage

Bord extrême du pneu à gauche :	16,6 m.	à droite : 11,9 m..
Bord extrême de la carrosserie à gauche :	12,0 m.	à droite : 12,3 m..

Nombre de tours du volant d'une butée de braquage à l'autre : 3.

DECELERATION

Ralentissement maximum selon freinomètre "Tapley" sur route bitumée sèche

Entre 100 et 160 km/h.	89%
Entre 60 et 30 km/h.	98%

DIMENSIONS INTERIEURS DE LA CARROSSERIE

Largeur à hauteur des coudes, avant, arrière :	133 cm	131 cm
Largeur du siège avant, arrière :	133 cm	137 cm
Distance du siège au plafond avant, arrière :	87 cm	86 cm
Ouverture des portières avant, arrière :	85 cm	72 cm
Largeur et hauteur du coffre :	84 cm	45 cm
Profondeur du coffre, en haut, en bas :	94 cm	102 cm
Pare-brise :	122 X 39 cm	
Glace arrière :	96 X 31 cm	
Plus grande longueur intérieur :	223,5 cm	

CONSOMMATION D'ESSENCE

Vitesse moyenne	vit. de crois. sur routes dégagées	Région parcourue	Mode de conduite	charge personnes	Trafic	Consommation lit/100 km.
40	80	plateau	économique	2	dense	8,5
70	100	plateau	fluide	1	moyen	11,0
85	145	plateau	rapide	1	faible	12,6
60	70 à 100	Alpes - plateau	régulier	2	fort	14,8
		Ville	vif	2	fort	12,3

Consommation moyenne sur 6230 km. (conduite générale rapide, y compris les mesures) : 13,8 lit/100 km. Rayon d'action avec réservoir plein, 320 à 430 km. selon la façon de conduire ; consommation d'huile 1 litre aux 100 km.

retranscrit par J.-M. Baertschi

Quelques membres du Registre au Mas-du-Clos 1997



Cette année, la désormais traditionnelle sortie sur le circuit du Mas-de-Clos organisée par le Club Alfa Romeo de France, a pu compter sur la présence de neuf membres de notre Registre et trois accompagnants. En ce qui concerne notre Présidente A. Aubry et notre chef technique P. Aubry, C. Gerber, D. Morand, A. Genoud, P. Pieren et votre serviteur, le rendez-vous pour le départ avait lieu vendredi 05 juillet 1997 à 0900 à Pontarlier devant chez Sbarro, Henri Rengel et Stéphane Reymond devant nous rejoindre plus tard. Près 450 km de routes départementales et nationales, plusieurs arrêts essences et grillades (ah ! Ce bœuf charolais !) nous rejoignons l'hôtel de la Tuilerie à Fourneaux. Après avoir pris possession de nos chambres, nous irons nous détendre devant un bon Pastis ou autres boissons plus ou moins alcoolisées. Quelques cacahouètes plus tard, Philippe, Patrizio, Christian et moi-même, prenons la route d'Aubusson pour y laver nos voitures et effectuer le plein d'essence "spéciale course".



L'hôtel disposant d'un excellent cuisinier, les fins gourmets du Registre auront à l'occasion du souper la possibilité de pouvoir déguster quelques mets exquis et grands vins français le tout à des prix défiants toutes concurrences, il est bon de le relever. Henri Rengel et sa fille Barbara, nous rejoindrons dans la soirée alors que l'ambiance bat son plein et c'est tard dans la soirée, après un dernier arrêt au bar que nous rejoindrons nos chambres.

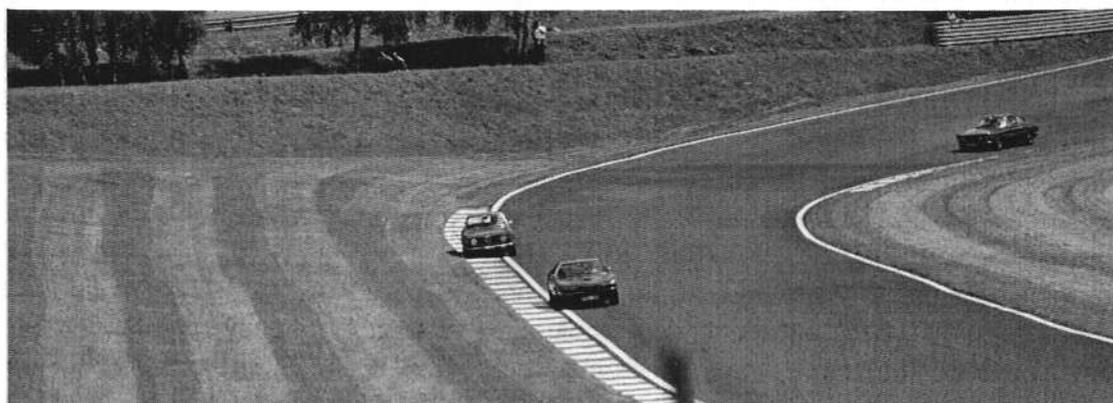
Samedi 05 juillet 1997, c'est le début des festivités avec la course de côte à Moutier d'Ahun. Nous effectuerons chacun plusieurs montées. La GTA d'Henri laissera sa trace, puisqu'un journaliste d'Auto Passion y a prêté un grand intérêt et me bombardera de question quant à notre présence dans la Creuse. Lorsque Philippe attaque la montée au volant de son Alfasud, plusieurs oreilles commencent déjà de se tendre et de porter un certain intérêt à la petite bombinette rouge. En ce qui concerne le reste des participants helvétiques le rythme sera certes assez rapide, mais sans prises de risques excessives. Le repas de midi sera pris à la salle communale de Moutier-d'Ahun. En début d'après-midi, nous prendrons tous la direction du Puix où se trouve le circuit du Mas-du-Clos. A notre arrivé, nous rencontrerons Stéphane Reymond et son ami Stefano Romanoni venu dans la matinée avec leur Alfetta préparée. Chacun de son côté ira "prendre la température" et effectuera plusieurs tours de circuit. En ce qui me concerne, j'ai testé ma GTV6 avec des sliks, le résultat sera catastrophique et après quelques tours sur le rasoir, je rejoindrais les stands pour remettre mes roues d'origine. Avec soulagement, je retrouverai le comportement rassurant de mon coupé. En ce qui concerne Patrizio et sa Junior, la conduite se résumera heu ... à fond partout. Une chose est sûre, si ses freins non pas beaucoup soufferts tout le week-end, il n'en sera pas de même pour ce qui est de ses pneus qui, outre l'asphalte de la piste, goûteront également à l'herbe et à la terre des bas-côtés de la piste.

La voiture helvétique qui impressionnera le plus nos amis français, restera sans doute l'Alfasud 1300 de Philippe Aubry. Nombreux seront ceux qui viendront regardé ce treize-cents "qui marche d'enfer". J'aurais l'occasion d'effectuer plusieurs tours comme passager. Je reste impressionné par la puissance du 1300, il est vrai préparé avec de véritables pièces Autodelta d'époque, l'extraordinaire châssis de la petite berline de Pomigliano d'Arco avec la liaison au sol assurée par de gros sliks avait tous les ingrédients nécessaires réunis pour que le mélange soit vraiment détonnant. Malheureusement, dans la partie sinueuse située au nord du circuit, alors que nous effectuions le dernier tour avant de rejoindre les stands, le moteur se bloquera d'un coup. Le rapide réflexe de Philippe qui embrayera promptement évitera aux roues avant de se bloquer avec les conséquences que l'on peut imaginer. A l'heure où j'écris ces lignes, un démontage partiel a déjà révélé une bielle pliée et un vilebrequin fendu: mauvais signe. En ce qui concerne Alexandre Genoud, venu avec son Spider 2000 fraîchement restauré, il augmentera la cadence de tout en tour, se permettant même de temps à autre un petit signe amical aux spectateurs alors que sa machine était en plein appui. Pour ce qui est de Christian Gerber et Damien Morand, au volant de leur très belle GTV6 destinée à la collection, ils adopteront un rythme plus calme. Petite alerte pour Christian dont la jauge sortira de son logement et laissera l'huile moteur asperger les collecteurs d'échappement provoquant ainsi de gros et inquiétants nuages de fumée bleue. La soirée débutera par le traditionnel concours d'élégance où Patrizio présentera son magnifique coupé 1300 GT Junior et gagnera le troisième prix. Nous poursuivrons par la visite de l'extraordinaire musée Ferrari de M. Pierre Bardinon, également propriétaire du circuit. Le souper se déroulera dans une bonne ambiance ponctuée par les notes de musiques d'un groupe mené par un membre du C.A.R.de.F. Le retour à l'hôtel se fera tard dans la soirée et nous concluons cette superbe journée au bar de l'hôtel, devant une excellente bouteille de Sauterne.

Dimanche matin 06 juillet 1997, nous débutons par un solide déjeuner et prenons la route du circuit. Malheureusement, la GTA connaîtra un problème de joint de culasse et Henri devra abandonner l'idée de participer à la journée de dimanche, ceci à fin d'économiser sa monture en vue du retour. Pour nous autres, la matinée sera consacrée aux essais chronométrés. A midi, tous les participants seront réunis sur le circuit et c'est au pas que nous rejoindrons le virage du "Restaurant" pour y parquer nos voitures et aller dîner. L'après-midi sera consacré aux séries, autrement dit, aux courses. Le premier participant du Registre est Alexandre, il a réussi le deuxième temps du groupe réunissant les Spider, juste derrière la 145 2.0 QV ???, de Pascal Robert. Le départ est donné et notre ami, surpris se retrouve à la troisième place. La bagarre sera chaude, et un concurrent un peu trop téméraire frôlera la catastrophe en partant en tête-à-queue en plein milieu du peloton. Maîtrisant parfaitement sa machine, Alexandre reviendra plusieurs fois dans le pare-chocs arrière du deuxième (également un spider), mais toutefois sans parvenir à trouver la faille et pouvoir le passer. La 145 de 150 CV gagnera sans aucun problème devant deux Spider, dont celui de notre ami Alexandre Genoud terminant à la troisième place.



La deuxième série verra la participation de Christian Gerber, occupant la dernière ligne de la grille, un départ parfaitement maîtriser le verra passer trois concurrents d'un coup. Pourtant, il préférera laisser passer que retenir les suivants plus rapides et terminera à l'avant-dernière place. L'épisode le plus marquant du week-end pour l'équipe du Registre fut sans aucun doute la série dans laquelle participait Patrizio. Bien décidé à ne pas se laisser impressionner par plus puissant que son 1300 de 89 CV, il effectuera une course à la limite du raisonnable, avec quelques escapades hors piste, au-delà des vibreurs ...



... et surtout nous gratifiera d'un dépassement d'anthologie en faisant l'intérieur à une Montréal, il est vrai en proie à quelques problèmes d'allumage. Malgré, ou grâce à ces quelques figures

parfaitement contrôlées, il réussira à placer sa voiture à une très belle 6ème place. L'ami de Stéphane Reymond, soit Stefano Romanoni participera également à sa série, mais victime de petits problèmes mécanique il ne pourra profiter de toute la quintessence de l'Alfetta bronze et son résultat ne sera pas en regard de ses prestations du week-end. En ce qui concerne Damien Morand et votre serviteur, nous préférons nous abstenir de ne pas participer afin de ne pas prendre de risque avec nos voitures destinées à la collection.

Très impressionnantes également, la GTV6 production ex-Cudini et une GTV6 très soigneusement préparée avec un 3.0 lt.. Ces deux voitures survoleront leur série en nous offrant un spectacle hors du commun. La journée respectivement le week-end se terminera par la remise des prix et par une petite phrase d'Alexandre qui déclarera "*il aura fallut attendre que j'aie une Alfa pour gagner ma première coupe*" (l'intéressé participe à des slaloms au volant d'une Toyota Corolla).

Henri nous quittera dans la journée et Stéphane Reymond en fin d'après-midi. Quant à nous autres, nous retrouverons l'hôtel, respectivement sa piscine pour s'y prélasser, une bonne bière bien fraîche à la main où nous aurons tout loisir de "refaire le monde". Le souper sera du même acabit que celui du vendredi soir. Foie gras, escargots, bœuf ou veau grillés et autres poissons, accompagnés de divers vins français et succulents desserts (soufflé au Curaçao bleu ?) feront les honneurs de notre table. Lundi 07 juillet 1997, le retour sera comme l'aller ... c'est-à-dire passablement long. Un dernier repas un ultime plein et nous voilà à Pontarlier pour les adieux.

En conclusion à ce compte rendu, je tiens à remercier le Club Alfa Romeo de France de nous donner chaque année, la possibilité de pouvoir tourner sur cet extraordinaire circuit qu'est le Mas-du-Clos et de profiter par là de l'excellente organisation qui en découle.

Baertschi Jean-Michel



L'incroyable acquisition

Dans les années '80, comme beaucoup d'autres, les deux britanniques M. Sparken et Carol Spaggs, bien connus dans le milieu alfiste, manifestèrent un certain intérêt pour acquérir une Alfetta 158/159; ceci plus particulièrement auprès de la direction d'Alfa Romeo.

De temps à autre, des rumeurs leur parvenaient comme quoi Alfa Romeo était disposé à prêter une Alfetta, voire éventuellement d'en vendre une. Leurs chances étant égales à celles des autres, l'enjeu valait l'aventure qu'ils ont tentée.

Dans sa bible, M. Luigi Fusi révèle l'existence de trois Alfetta 158, de deux Alfetta 159 et d'un châssis. Une 158 et deux 159 se trouvent au Musée à Arese. Une deuxième 158 est au musée Biscaretti à Turin. Leur ami Gianbattista Guidotti leur disait avoir contacté M. Fusi qui lui avait confirmé la présence d'une troisième voiture à l'usine, oubliée dans les stocks du musée se trouvant dans l'ancienne fabrique du Portello. Dès lors, ils ont contacté Alfa Romeo à Arese et n'ont eu que de vagues réponses concernant l'Alfetta en question. Néanmoins, à leur grande surprise, quelque temps plus tard, ils ont été invités à se rendre à l'ancienne usine du Portello.

Absolument inimaginable ! sont les mots pour traduire l'ambiance de ces lieux mythiques qui ont vu naître toutes les voitures de Grand-Prix des années vingt et trente ... ainsi que "leur" Alfetta. Egalement les anciennes chaînes de montage, les postes de travail usés, les lieux d'origine de tant de génie automobile. Ils se sont finalement retrouvés devant un hall fermé par une lourde porte à barreaux massifs et condamnée par une énorme serrure. Leur hôte, M. Bruno Bonini leur ouvrit et ils entrèrent au Saint des Saints. Un vaste local au toit très haut les accueillit. A l'intérieur régnait un silence monacal, c'est à peine s'ils osaient mettre leurs pieds sur un sol couvert par la poussière des décennies passées. Dans une lignée de voitures modernes apparemment oubliées, une silhouette basse et aplatie se détachait du lot : L'ALFETTA. Son avant et son arrière brillaient dans la pénombre. L'auto légendaire était plus complète qu'ils l'avaient cru. A première vue, seules manquaient quelques petites pièces de carrosserie, le siège et le tableau de bord. C'était une version 1951, laquelle n'avait plus l'essieu arrière De Dion, une des voitures aux multiples victoires conquises au cours de l'année 1951, notamment aux Grands-Prix de Suisse et de France. Ils se retournèrent et aperçurent le long de la paroi de nombreuses étagères chargées de pièces détachées. Il y avait entre autres, des rotors de compresseurs, des pignonneries de boîtes de vitesses, des pistons, des segments, etc.. mais point d'essieu arrière, boîte de vitesses ou de bloc moteur.

En regardant tout cela, il leur était difficile de ne pas laisser apparaître leur enthousiasme, bien qu'il était tout à fait évident qu'en cas d'acquisition, il leur fallait envisager une restauration complète. Evidemment, les pièces manquantes sur "leur" Alfetta avaient été utilisées pour les voitures du musée.

Ils ne savaient pas encore qu'ils leur faudrait encore des années pour se familiariser avec ce milieu. Pendant ce temps, l'avance des bulldozers, prêts à démolir l'ancien Portello se faisait toujours plus pressante. Alors qu'ils poursuivent leurs investigations, l'IRI trouve enfin un client (FIAT) pour se séparer d'Alfa Romeo. Pour eux, cela signifie une rupture avec beaucoup de contacts importants, ceci à cause d'un changement presque complet de l'état-major d'Alfa Romeo. Pendant ces dix-huit mois de transactions, ils se sentaient comme "le pouce sous l'éléphant". Répétant inlassablement à chaque nouvelle direction leur intérêt pour la 158. Ils avaient aussi d'autres priorités, néanmoins, ils s'armaient de courage par le fait que jusqu'à présent, personne ne leur avait dit clairement " non " ! Ils faisaient des projets de restauration "au cas où" et à chaque visite, l'entourage de l'auto leur paraissait de plus en plus familier.

Enfin, un jour Mme Cattaneo leur fit part ... que l'Alfetta était à eux ! Quelle nuit de fête et de danse ! L'attente avait été lente et pénible jusqu'à la décision finale.

Tout était à leur disposition : pièces détachées en abondance et comble de surprise, après leur avoir remis un jeu de segments et de pistons, Signore Magro levait une vieille toile découvrant devant leurs yeux ébahis, un moteur de rechange complet. Il devait encore ajouter de nombreuses pièces. Il ne pouvait être plus généreux.

Restauration moteur : Lorsque le grand jour des premiers tours sur le banc d'essai fut arrivé, le premier problème rencontré fut de trouver une pompe à essence capable de délivrer 454 litres de carburant par heure. Finalement ils en ont prélevé une sur une Maserati en restauration. Pour la première fois, ils ont entendu le moteur tourner, quelle sonorité formidable. Grâce à l'ingéniosité de Jim Stokes, après quelques réglages supplémentaires, 373 cv à 7'500 t/min furent atteints, mais c'était la limite du banc d'essais. Un rapide calcul leur permettait d'estimer la puissance maximale à 403 cv à 8'500 t/min au formidable couple de 235 lb/ft (mesures anglaises) à 3000 t/min, celui-ci restant entre 250 et 259 lb/ft de 3'500 à 7000 t/min. Ces valeurs peuvent expliquer la victoire de Fangio à Bari en 1951, ceci malgré la perte de l'usage de la troisième vitesse.

La présentation officielle de la renaissance de cette formidable voiture après trois ans et demi de restauration s'est faite sur le circuit de Monza.

J'ai pu l'admirer cette année et comme elle était vivante à Monaco ! Willy Green la conduisait d'une main fine, il fut un moment en tête de course mais finalement fut "battu" par Martin Stretton, pilote anglais absolument brillant au volant d'une incroyable Maserati 4CM.

Si je ne l'avais pas vu, jamais je n'aurais pensé que l'on puisse dominer une voiture de cinquante ans d'âge comme un cow-boy maîtrise son cheval...

Pierre Lüthi



PIQUE-NIQUE "STAMM" AU MONT-VULLY

jeudi 31 juillet 1997

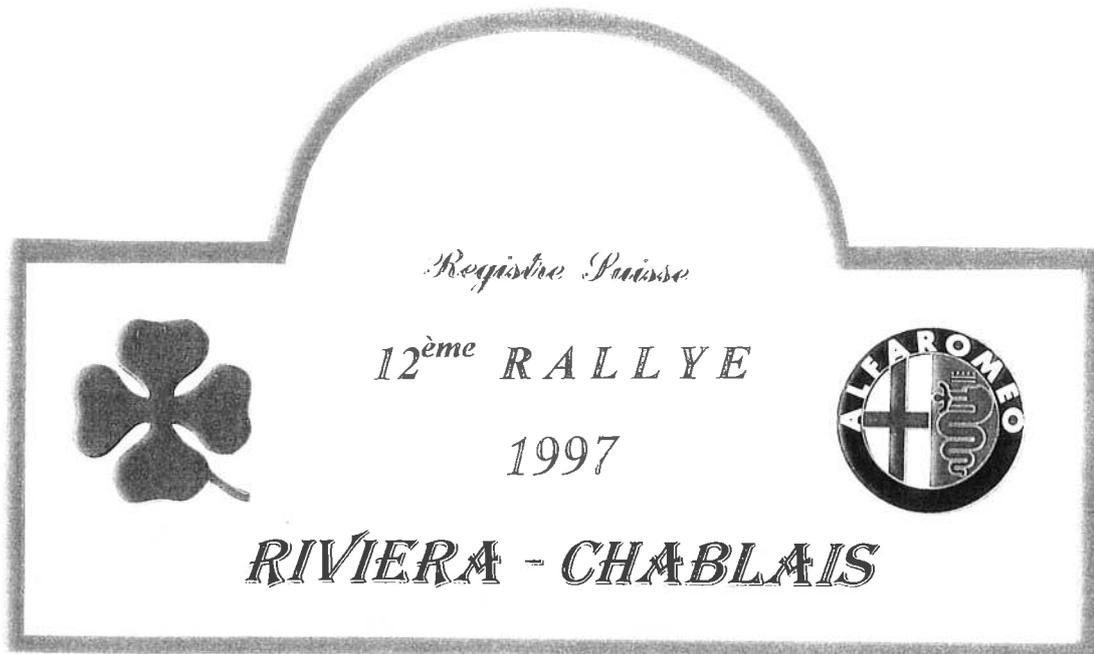


Bien que notre pique-nique du mois de juillet soit devenu une tradition, la question qui revenait tout au long de cette journée " Va-t-on pouvoir faire une grillade au Mont-Vully ? "

Ouf, vers 17h00 le ciel ferme ses vannes mais garde quand même sa grise mine.

La formule pique-nique en lieu et place de l'habituel "stamm" au restaurant continue d'avoir du succès; nous nous sommes retrouvés une trentaine de personnes auprès du feu de bois pour passer ensemble une belle soirée.

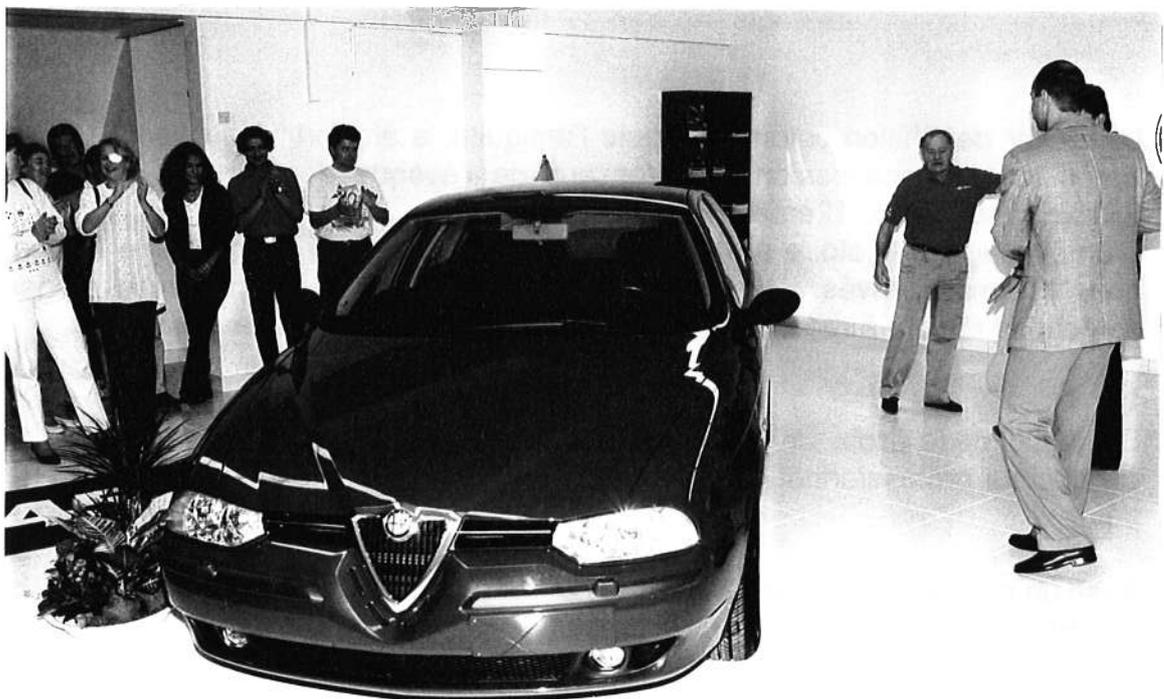
A. Aubry.



Après une période de beau temps, le Rallye du 7 septembre dernier, s'est déroulé sous une couche nuageuse et comme l'année passée, accompagné de pluie.

Dans la région „Riviera – Chablais“, où auparavant les commerçants traversaient l'axe Nord – Sud en direction du Grand St. Bernard et voyageaient péniblement avec leurs chevaux et leurs chars, nous pouvions aisément avec nos 17 bijoux inscrits aller à la recherche de notre chemin.

Après la rencontre à Vevey, accompagnée de cafés et de croissants que le garage du Littoral, concessionnaire officiel Alfa Romeo, nous a offerts avec gentillesse, Monsieur E. Benoît et fils, propriétaires des lieux, nous ont dévoilé une grande nouveauté.



Comme première présentation officielle en Suisse, nous a été présentée la nouvelle Alfa 156 V6 en rouge métalisé. A cette occasion, nous avons remercié l'importateur Suisse d'Alfa Romeo, M Schneider. Après une grande contemplation de cette merveille, notre Rallye se dirigea, vers Blonay – Montreux, en direction d'Aigle et le passage obligatoire par le château Savoyard du 13ème siècle.



Le rocher de Chillon colonisé depuis l'antiquité, a été fortifié au 9ème siècle. Après la 1ère possession des Vassaux de l'évêque de Sion, le comte de Savoie l'acquirit au 12ème siècle.

D'un passage obligatoire à un autre, au Porte du Scex en traversant le Rhône, nous sommes arrivés à Aigle au garage Daniel Imhof où quelques pièces détachées étaient à reconnaître. Notre chemin s'orienta vers les Diablerets.

Sur le Col de la Croix, un test de conduite était proposé aux concurrents. Le conducteur professionnel, Ueli Johner, a remporté l'étape avec un maximum de point.

Avec un peu de retard, les 13 concurrents sur 17 convoqués, arrivèrent au parc de l'Hôtel du Golf de Villars où un repas leur a été servi.

Le bilan qui était difficile à évaluer, nous donna ex aequo deux participants pour la 1er place et trois pour la 2ème.
 Le résultat final a été jugé avec quatre questions supplémentaires qui donnèrent le classement suivant :

LISTE DE RANG:

Rang:	nom:	points:	Alfa Romeo	no:
1	Aubry Arlette + Philippe	41 + 2,5	Giulietta Sprint Veloce	8
2	Perisset Jacques	41 + 2,0	Alfetta GTV6	14
3	Morand Damien	38 + 2,5	Alfetta GTV6	9
4	Imhof Daniel	38 + 2,0	Berlina 2000	7
5	Simonetti Mario	38 + 0,0	Alfetta GTV6	15
6	Siegenthaler Pierre	36	Giulia Sprint	2
7	Kohler Antoine	32	Bertone GTV 2000	4
8	Novelli Claude	27	GTV TS16V	6
9	Johner Ueli	23	Bertone 2000 GTV	11
10	De Marcellis Gaetano	22	Giulia Spider	12
10	Lassueur Nicole	22	Spider 2000	13
12	Volluz Bernard	20	Bertone 1750 GTV	1
13	Gerber Christian	18	Alfetta GTV6	5

Dubach Fr.



Mémorial Jean Rolland

les 19, 20 et 21 septembre 1997 à Digne -les-Bains

C'est un petit groupe de Suisse qui s'est rassemblé pour le "Mémorial Jean Rolland" (le célèbre pilote de rallye Alfa, qui se tua il y a 30 ans au volant d'un proto 33-2). Certains se sont retrouvés sur place, d'autres ont roulé ensemble jusqu'au point de départ.

Déjà, lors de notre arrivée, une superbe fourchette d'Alfa parées de leur belle robe lustrée nous attendait sur le parking de Digne les Bains.

Après un rapide coup d'œil alentour, nous promettant de revenir admirer les belles demoiselles, nous nous dirigeâmes vers l'accueil du fut chaleureux.

Une Françoise Conconi "navigatrice de Michèle Mouton", encore plus charmante en chair et en os qu'en virtuel sur les écrans T.V., accompagnée de Monsieur Jacques Jaubert, ami de Jean Rolland et principal organisateur, nous réceptionnèrent d'une main de Maître et d'un calme Olympien.

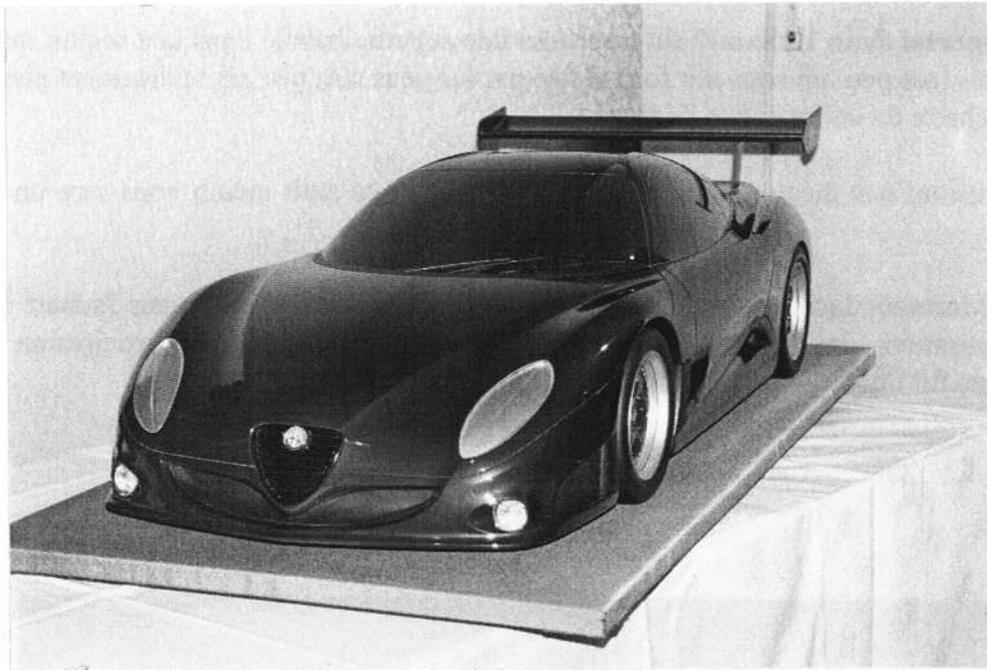
Le grand beau temps étant de la partie, nous eûmes le loisir de tourner autour de toutes ces beautés, qui gardées pour une occasion exceptionnelle étincelaient de toute leur splendeur. Je ne vais pas ici énumérer tous les noms de la gamme, mais vous citerais tout de même parmi les cinquante équipages présents, six sprint SZ, trois Tubolare, une GTAM, deux GTA, une Giulia TI super et j'en passe.

Après un repas bien mérité, nous prîmes le départ pour une longue course par les petites routes des alpes de Haute Provence qui, si elles ne sont pas connues sur le bout des doigts, donnent des cheveux gris à n'importe quel conducteur, fut-il imberbe. Le soir, après une douche ou un bain très très moussant (après enclenchement des moteurs "turbo" de la baignoire "coucou Claudine") le repas du soir, près du petit lac de Digne fut de tout repos. Soirée sympa, ambiance sympa, repos bienvenu.

Le lendemain, après présentation des voitures et de leur conducteur aux Autorités locales de Dignes, le départ fut donné pour une première étape jusqu'à Barcelonnette, petit village niché dans une région pittoresque et accueillante. Là "encore", les Autorités étaient présentes, avec de petits souvenirs de la région ainsi qu'un buffet "apéritif" aux couleurs locales, le soleil lustrant toujours les contours de nos belles autos. Pour couronner ce beau matin, le départ sur route fermée, avec road-book fut donné, Road-book, impossible à lire pour les coéquipiers tant la montrée fut rapide "n'est-ce pas Jacqueline?".

Après un repas dégusté dans cette même localité, (cela dit en passant : Françoise Conconi possède un super resto gastronomique à Barcelonnette où, nous a-t-elle dit "je vous attends tous de pied ferme afin de vous montrer que je suis aussi une sacrée cuisinière") et nous voilà reparti pour un après-midi tout aussi passionnant par monts et par vaux dans une région très sauvage où nous rencontrions surtout des chasseurs et quelquefois des villages. L'itinéraire, les routes, le paysage furent comme les autres jours, tout aussi fabuleux.

Un apéritif nous fut servi à Digne à la Mairie et suivi de la visite du musée à la mémoire de l'enfant du pays "Jean Rolland". De retour au bercail, la soirée de gala nous attendait avec le cadeau du fameux livre "Jean Rolland, l'amateur champion" écrit par son ami Jacques Jaubert. C'est avec une grande patience et beaucoup de gentillesse que Jacques et Gabriel Augias, le fidèle coéquipier de Jean Rolland dédicacèrent le livre, écrivant un mot personnel à chacun. Avec émotion et fierté, Monsieur Jaubert nous dévoila aussi en grand première une maquette de son prototype Alfa qui sera vraisemblablement réalisé sous peu en production restreinte. Cette voiture au design avant-gardiste sera dotée des dernières technologies comme ABS, antipatinage, boîte séquentielle, moteur de plus de 300 CV, plus tous les petits secrets que Jacques ne nous a pas dévoilés.



L'ancien pilote et collectionneur Fernand Masoero (dont une trentaine de véhicules seront mis aux enchères par Maître Hervé Poulain en novembre à Paris) était aussi de la soirée.

Le lendemain, la route du Mont Ventoux fut pour certains une montée très rapide avec émotions fortes côté passager. Au pied du Mont, nous attendait déjà la fin de ce merveilleux voyage du "**Mémorial Jean Rolland**", avec bien entendu un lunch sous une jolie tonnelle et les regrets de tous car la séparation était proche.



Cette concentration de quelque 600 km. a superbement allié "passé et présent", dans un savant concoctage de la mythique Coupe des Alpes (les cols d'Allos, Quinson), des monuments et beauté départementales, des épreuves du rallye de Monte-Carlo (les cols de Fontbelle, du Corobin, Fanget), tout ceci pour le plaisir des Alfistes.

Ce "**Mémorial Jean Rolland**" fut pour moi une superbe balade dans une région que je connaissais très peu; un souvenir formidable par les gens côtoyés; un ravissement pour la belle brochette de voitures que j'y ai vu.

En conclusion, une mémorable sortie, qui j'espère, par ce petit mémo vous sera un peu imagée.

Merci à Monsieur Jacques Jaubert, aux personnes ayant soutenu Monsieur Jaubert dans son organisation, ainsi qu'à tous les participants car c'est grâce à leur participation que cette sortie fut une belle fête.

Jacques Périsset





SDHM ASVE

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

Der Zentralpräsident
Le Président central

Rapport annuel du Président central concernant la 11^e année associative (1996)

Durant l'année sous révision, notre association a atteint un but qui constituera une date importante dans l'histoire de l'ASVE: la FIVA, Fédération Internationale des Véhicules Anciens, l'organisation faitière mondiale qui défend les intérêts de plus de 600'000 membres, a accepté à l'unanimité l'adhésion de l'ASVE, soit de la plus grande association helvétique dans ce domaine.

Ainsi, l'ASVE est habilité à émettre les certificats FIVA et d'offrir ainsi aux clubs affiliés une nouvelle prestation de service. Nos membres pourront donc participer, avec effet immédiat, aux épreuves sportives reconnues par la FIVA, épreuves au sujet desquels nos clubs seront constamment tenus au courant. L'ASVE alternera avec la FSVA en tant que porte-parole de la Suisse au sein de la FIVA. Toutefois le comité directeur a décidé de laisser l'autorité sportive suprême entre les mains de la FSVA, persuadée que les tâches primaires de l'ASVE sont du domaine de la lutte politique pour la protection des droits des propriétaires de véhicules historiques et qu'il s'agira de défendre avec véhémence ces buts face aux autorités. Ainsi, l'ASVE veille à ce que l'automobile historique en tant que témoin de la culture automobile de notre pays, puisse continuer à rouler librement et sans contraintes sur nos routes.

Car la conservation de ces libertés, voici le second but recherché par notre adhésion à la FIVA. Au sein de cette organisation internationale nous aurons, nous qui vivons sur notre flot helvétique, accès direct aux événements qui se dessinent à Bruxelles et qui pourraient, tôt ou tard, restreindre nos libertés. Lorsque l'on connaît le contenu des futures nouvelles législations CE, où il est par exemple énoncé que ne seront tolérés sur les voies publiques que des véhicules qui correspondent aux normes les plus sévères en matière d'émission et de freinage, il est facile de s'imaginer ce que certains milieux politiques suisses pourraient exiger: des limitations telles que les connaissent déjà des pays voisins. L'ASVE entreprendra suffisamment tôt tout ce qui est en son pouvoir afin de combattre de tels projets.

L'adhésion à la FIVA a du reste eu des répercussions favorables au plan national: les discussions avec la FSVA, fondée plusieurs années après notre association, ont été entamées depuis longtemps par l'ASVE et on a finalement abouti à des entrevues régulières. Ainsi, l'adhésion à la FIVA s'est elle également soldée par une collaboration constructive au plan national.

Notre Association s'occupe, hormis des questions touchant à la politique, du problème de la disponibilité en essence avec plomb. Une enquête menée par nos soins a relevé qu'il fallait compter avec une cessation des livraisons de l'essence avec plomb d'ici une à trois années. Dans certains pays étrangers, l'essence avec plomb n'est actuellement déjà plus livrable. De notre côté on procède actuellement à un essai à grande échelle avec des additifs disponibles dans le commerce.

En 1996, nous avons interrogé les cantons au sujet des modalités de l'immatriculation de véhicules historiques en cas de changement de propriétaire - un thème qui devrait continuer à nous occuper encore bien longtemps.

L'étroite collaboration entre l'ASVE et les autorités cantonales et fédérales s'est à nouveau affirmée par la présence des représentants respectifs lors du rassemblement national traditionnel qui s'est déroulé cette fois-ci à Sempach.

Je suis particulièrement heureux d'avoir pu accueillir, durant l'année 1996, trois nouveaux clubs au sein de notre association. L'organisation faitière compte actuellement 82 clubs avec plus de 7'000 membres. Nous espérons pouvoir accueillir, dans un proche avenir, notre 100^{ème} club membre. C'est dans ce but précis que nous avons porté nos efforts sur le renforcement des structures de l'ASVE en Suisse romande - en accord du reste avec la thèse qui veut, et selui depuis sa fondation, que notre organisation englobe toutes les régions de notre pays.

Autre sujet de satisfaction: le développement de „l'association dans l'association“, nos fidèles supporters, les „Amis de l'ASVE“. Le nombre des personnes faisant partie de cette amicale a d'ores et déjà dépassé la centaine.

Le semblant calme actuel en matière de politique est trompeur, surtout lorsqu'on se réfère à la situation dans les pays environnants: lorsque la mèche sera allumée, il faudra se tenir prêt! La voix et la portée de notre organisation ainsi que son poids politique sont conditionnés par nos actions. Et portés par une multitude de personnes, réunies dans la quête d'un seul but: de protéger avec passion, engagement personnel et en connaissance de cause les véhicules historiques des convoitises et exigences, d'où qu'elles viennent.

H.A. Bichsel

Bâle, le 19 avril 1997

Deutscher Text auf Rückseite!

DIMANCHE 30 NOVEMBRE 1997



Ce dimanche lors de notre dernière sortie, le Train Rétro de la Gruyère nous a emmenés faire un petit tour de Bulle à Montbovon et retour et durant lequel nous avons pu préparer notre fondue.

Cette sortie originale a beaucoup plu aux nombreux membres présents.

Nous remercions Jacqueline et Jacques Périsset avec lesquels nous avons pu faire une nouvelle découverte dans le canton de Fribourg : **Le Fondue - Train.**

CONCOURS PHOTOS

Thème : *"l'Alfa Romeo la moins reconnaissable"*

Malgré le peu de photos reçues, ce qui est regrettable, le concours photos a tout de même eu lieu durant cette journée et nous vous dévoilons ci-contre les trois premiers prix.:

Classement :

- 1^{er} prix Peter Luthi
- 2^{ème} prix Philippe Aubry
- 3^{ème} prix Jean-Paul Gargantini

Nous félicitons les heureux gagnants.

A. Aubry



1^{er} PRIX

2^{ème} PRIX



**3^{ème}
PRIX**



PIECES DETACHEES

Les garagistes suivants, membres du Registre, ont le plaisir de vous accorder un rabais sur les pièces détachées SUR PRESENTATION DE LA CARTE DE MEMBRE ET PAIEMENT CASH.

	Rabais accordé
GARAGE DES GOUTTES-D'OR GPS AUTOMOBILES SA Concess. <i>ALFA ROMEO</i> Schweizer Philippe rte des Gouttes-d'Or 78 2000 NEUCHATEL Tél. 032 725 12 12 Fax 032 725 20 36	10 %
GARAGE DU LITTORAL Concess. <i>ALFA ROMEO</i> Benoit Etienne Av. Gilamont 11 1800 VEVEY VD Tél. 021 921 21 05 Fax 021 922 99 10 Tél. magasin pièces détachées tél. 021 921 54 74	10 %
GARAGE DU NORD Concess. <i>ALFA-ROMEO FIAT</i> Favaro Luigi Rte d'Yverdon 23 1040 ECHALLENS VD Tél. 021 881 19 59	10 % (vieilles pièces sous réserve)
GARAGE MALISAN UGO rte de Berne 228 1066 EPALINGES VD Tél. 021 784 08 59 Fax 021 784 08 44	10 % (certaines pièces sous réserve)
CENTRO STILE Garage - carrosserie Reymond Stéphane Zone industrielle 2114 FLEURIER NE Natel 077 37 84 25 Fax 032 861 30 83	10 % (jusqu'à 15% selon pièces)
AR CLASSIC PARTS SERVICE ALFA ROMEO 1955 - 1970 Obrecht Kurt Bachtelenrain 19 CH 2540 GRENCHEN SO Tél. 032 653 10 30 Fax 032 652 60 28	10 %

Au nom des membres du Registre nous les remercions vivement pour leur geste.

REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO

AGENDA 1998

- | | |
|--------------|--|
| 21.02. | ASSEMBLEE GENERALE DU REGISTRE |
| 07.03 | 68 ^{ème} SALON INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE
GENEVE |
| 19.04 | DELTA DU PO - invitation par le
CLUB ALFA ROMEO DE ROVIGO /I |
| 04 + 05.07 | AHUN - MAS DU CLOS /F
organisation Club Alfa Romeo de France
COURSE DE COTE ET CIRCUIT |
| A définir | Sortie de 2 à 3 jours - par quelques cols jusqu'au Tessin |
| A définir | 13° RALLYE DU REGISTRE |
| Fin novembre | SORTIE DE FIN D'ANNEE |

STAMM : Chaque dernier jeudi du mois au Lacotel à Avenches
de mars à octobre 1998 dès 19h00,
soit les 26 mars, 30 avril, 28 mai, 25 juin
30 juillet (événement pique-nique au Mt Vully par beau temps)
27 août, 24 septembre, 29 octobre

the 1990s, the number of publications on the topic has increased steadily (see Figure 1).

As a result of the increasing attention to the topic, the number of journals publishing articles on the topic has also increased. In 1990, the *Journal of Business Ethics* was the only journal publishing articles on the topic. In 1995, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2000, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2005, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2010, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2015, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2020, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2025, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2030, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2035, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2040, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2045, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2050, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2055, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2060, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2065, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2070, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2075, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2080, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2085, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2090, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2095, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.

In 2100, the *Journal of Business Ethics* and the *Journal of Business Ethics* were the only journals publishing articles on the topic.