

Registre Suisse



BULLETIN N° 21 - DECEMBRE 1998





LE REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO REGROUPE
TOUS LES VEHICULES DE LA MARQUE AYANT
AU MINIMUM 20 ANS D'AGE ET 15 ANS D'AGE
POUR CEUX AYANT ETE IMPORTES EN SUISSE
JUSQU'AU ET Y COMPRIS LE 31.10.1986
(le formulaire 13.20 sera déterminant)
OU
PRODUITS A MOINS DE 4000 EXEMPLAIRES.

IL A POUR BUT LE MAINTIEN DES AUTOMOBILES
CLASSIQUES ALFA ROMEO DANS LEUR ETAT
D'ORIGINE.

La Sauge - 2202 CHAMBRELIEN (SUISSE)

TEL. 032 855 14 47

REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO

La Saugue 2202 CHAMBRELIEN (SUISSE)

composition du comité - 1998

PRESIDENTE	AUBRY Arlette La Saugue 2202 CHAMBRELIEN	tél. 032 855 14 47
VICE-PRESIDENT	PERISSET Jacques Les Chaussées 1678 SIVIRIEZ	026 656 14 93
CAISSIER	LANGER Olivier Beaumont 1 2068 HAUTERIVE	032 753 54 81
COMMISSION TECHNIQUE	AUBRY Philippe La Saugue 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

<i>POUR ADRESSES</i>	<i>BRAND Yves</i>	
<i>ACHAT/VENTE</i>	<i>Rue du Beulet 5</i>	
<i>ENTRE MEMBRES</i>	<i>1203 GENEVE</i>	<i>022 345 75 18</i>
<i>DU REGISTRE</i>		



SDHM ASVE

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

LE BILLET DE LA PRESIDENTE

Au sujet du livre à choisir offert par le Club, seuls 36 membres ont répondu !
Dois-je penser que vous ne lisez pas le courrier du Registre ou qu'il est vite oublié sous l'innombrable paperasse que vous recevez ?

Par contre, j'apprécie l'effort fait par certains de restaurer complètement leur voiture ou de l'améliorer par étapes afin qu'elle retrouve son état origine et corresponde au but du Registre car la chose n'est pas toujours facile. C'est dans cet état d'esprit que votre Alfa Romeo sera la plus appréciée et reconnue comme véhicule historique.

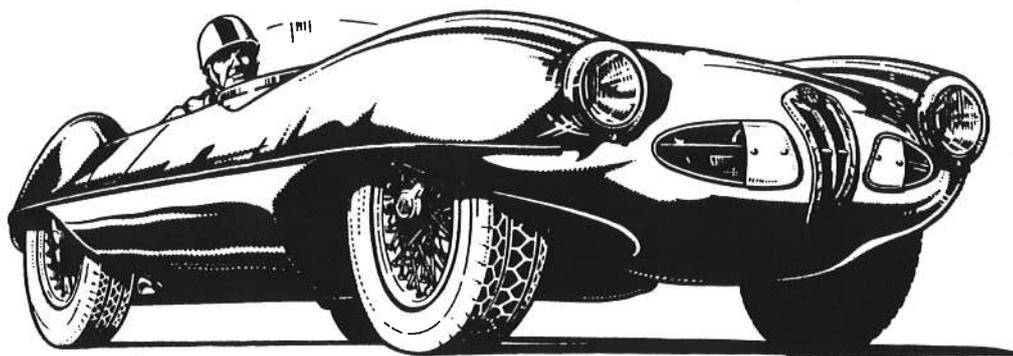
La bonne ambiance et l'engouement des membres pour les rencontres de 3 jours nous suggèrent de vous proposer en 1999 une sortie dans chacun des trois pays qui nous entourent avec des buts différents, allant de la randonnée (Rovigo I) aux tours sur circuits (Mas du Clos F) et aussi pour admirer des voitures d'époque exceptionnelles en pleine action (Nürburgring D), en vous faisant aussi découvrir cette belle région de l'Eifel possédant encore son vieux circuit.

Que les amateurs de sorties d'un jour se rassurent, un choix leur est aussi proposé.

Je remercie les membres qui ont soutenu l'ASVE en remplissant sa pétition.

Au plaisir de vous retrouver, je souhaite à tous une

**BONNE ET HEUREUSE ANNEE
1999**



Jean-Daniel JORNAYVAZ

Premier président du Registre

membre fondateur

Au début du mois de septembre 1998, nous apprenons le décès de Jean-Daniel Jornayvaz survenu après quelques jours d'hospitalisation. Il nous quitte à l'âge de 50 ans.

Notre amitié remonte à 1976 où je l'ai rencontré dans le cadre de son atelier d'architecture situé à Rivaz au bord du Lac Léman. Très vite les conversations sur Alfa Romeo sont fréquentes et passionnées. Après la restauration d'une Giulietta Sprint, il est convaincu de la nécessité de créer une organisation qui regroupe les passionnés de la marque milanaise. Mais attention, il ne s'agira pas d'un Club pour oisifs ou désœuvrés en quête de loisirs. L'objectif fixé ne souffre d'aucune concession : ce sera l'Alfa dans son état d'origine.

Mais pourquoi ce choix de la marque Alfa Romeo ?

A cette question, ses 3 réponses :

- ° C'est la marque qui a su appliquer sur les modèles de série, les enseignements acquis en compétition.
- ° Sa présence en courses est permanente depuis sa fondation.
- ° La voiture disponible dans la vitrine du concessionnaire est très proche de celle qui vient de remporter les Mille Miglia ou la Coupe des Alpes. Après analyse détaillée, on retrouve le même code génétique !

En 1965, alors étudiant au Technicum de Genève, un événement a forgé sa passion. La TZ 1 du pilote genevois Ramu-Caccia vient faire les derniers réglages moteur à la section de mécanique. Elle devait tourner bien rond et permettait à Ramu-Caccia de mettre 10 secondes à Zeccoli (TZ 2) dans la montée d'Ollon-Villars !

Durant les premières années du Registre, j'ai partagé avec lui de nombreux déplacements à Milan, Paris, Lyon ou Berne à la recherche de documentations ou de pièces détachées. Son flair associé à un don d'observations lui permettait de dénicher le catalogue ou la pièce introuvable mais aussi le bon restaurant du coin !

A sa famille, le Registre présente ses condoléances attristées. Qu'elle soit persuadée que son souvenir ne nous quittera pas.

Antoine KOHLER

octobre 98

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

Le 7 mars, ALFA ROMEO (Fiat Auto SA Genève) renouvelait son invitation à une réception avec apéritif organisée spécialement en faveur des membres du Registre sur son stand.



A cette occasion, nous avons pu admirer la très belle 156 qui mérite amplement d'avoir été désignée par le jury européen de la VOITURE DE L'ANNEE comme gagnante absolue. Elle a en outre remporté la 1^{ère} place DES MEILLEURES VOITURES DE CLASSE MOYENNE décernée par l'Auto Illustrée. Bravo !

Les Alfa 145 et 146, le spider et le coupé GTV étaient aussi présents.



Version de compétition de 300 ch.

Au nom de tous les membres, nous réitérons nos remerciements à la direction d'ALFA ROMEO Genève et nous réjouissons déjà de sa prochaine invitation pour faire connaissance avec la 166.

A. Aubry

Données techniques parues le 13 mars 1952 dans la
REVUE AUTOMOBILE

L'ALFA ROMEO 1900 C



Une nouvelle machine sport de série à puissance élevée

Avec son type 1900, montré pour la première fois en octobre 1950, puis construit en série, Alfa Romeo s'est établie pour la première fois parmi les voitures d'usage courant à hautes performances de puissance moyenne, alors qu'elle n'avait, les années précédentes, construit que des "machines de représentation", rapides et chères.

Le moteur 4 cylindres a conservé les deux arbres à cames en tête et les soupapes en tête à 90°. Alfa Romeo devait être amenée par le désir des Italiens pour les voitures rapides et individuelles à construire du plus "sport" et du plus vite. Aussi une version plus puissante et plus légère de la 1900, dénommée 1900 C (Corso), a été présentée à Genève il y a douze mois, mais dont la fabrication a débuté il n'y a que quelques semaines seulement. Nous verrons donc les premières 1900 C de série de nouveau à Genève, carrossées avec 2 places en coupé Touring Superleggera, faisant du 180 km/h., et en cabriolet 2 places et 2 sièges supplémentaires de Pinin Farina, tapant le 170. Les caractéristiques des deux variantes sont celles de la limousine initiale, avec une grande similitude dans les détails de toute la machine. La puissance du moteur normal de 80 ch. a été montée sur le type 1900 C, à 95 et 100 ch., en passant de 5200 et 5500 t/min. et avec un taux de compression à 7,75 : 1, en corrélation avec un carburateur Weber double inversé 40-DC-A 3.

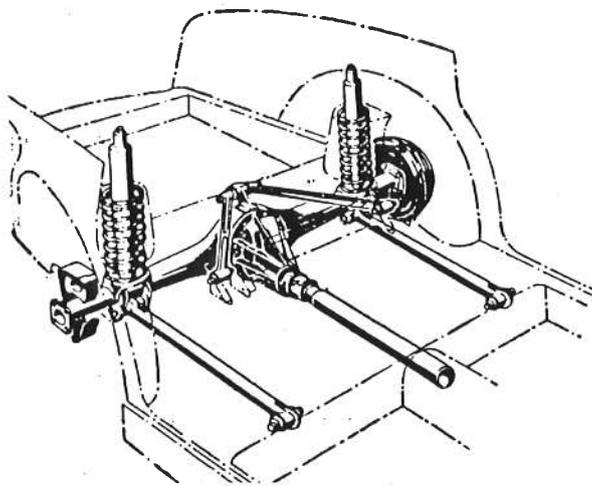
Le mélange favorable à toutes les charges est obtenu par la disposition des deux papillons de 28 mm de diamètre. La deuxième chambre mélange et le second gicleur principal n'entre en action qu'à partir d'une certaine position de la pédale, soit pour la puissance totale et pour les accélérations énergiques. L'amélioration du mélange est obtenue par un tube en spirale amenant l'air aspiré au carburateur.

Le châssis de la 1900 C et du cabriolet 1900 sont différents, mais il n'y a pas de différence notable par rapport à la limousine auto-porteuse, le plancher et les éléments essentiels de la limousine forment le châssis. Les carrosseries du type 1900 C, faites d'abord en commun par Touring et Pinin Farina, en collaboration avec Alfa, sont soudées électriquement au châssis et forment ensemble une unité. Le cabriolet a quelques renforcements et un plancher plate-forme double pour assurer la rigidité et remplacer l'absence du toit partant du coupé. C'est une raison de stabilité de l'ensemble qui incite l'usine à ne vendre que des modèles carrossés. Les carrossiers travaillent donc aux ordres de l'usine, non du client.

Conduite des roues arrière modifiée

Tout comme le moteur, la transmission et le châssis du modèle 1900 C sont très proches de ceux du précédent modèle.

Les roues avant sont cependant munies d'un stabilisateur à torsion (bras triangulés trapézoïdaux), mais la direction à vis sans fin et rouleau est la même sur tous les types. La conduite latérale du pont arrière rigide montre une différence entre la limousine et la 1900 C. On sait que la première, à titre de prototype, possède deux barres de réaction et une "tige" Panhard pour les réactions transversales. Le modèle 1900 C est équipé, outre les deux barres tubulaires de poussée articulées sans le tube formant essieu et reposant sur caoutchouc, d'un court dispositif triangulaire tubulaire articulé sur le différentiel et reposant sur caoutchouc et assurant la conduite latérale.



Si presque toutes les pièces et organes du moteur, des freins et de la transmission de la 1900 ont pu être utilisés sans autre sur la 1900 C, qui est 25% plus puissante et 20% plus rapide, c'est qu'ils avaient été dès l'abord très largement dimensionnés.

La production de la 1900 C, déjà exposée au dernier Salon de Genève, a commencé à fin 1951. Les participants aux Mille Milles ont été les premiers servis.

Les caractéristiques de cette machine montrent qu'elle se place parmi les voitures sport. Le moteur 100 ch. du coupé assure un rapport de 10 kg/ch. Avec une vitesse de piston de 16,13 m/sec., on atteint une puissance au litre de 53 ch. Le couple maximum de 14,4 kg. se trouve à 3200 t/min. et la pression moyenne de travail est donnée pour 9,74 kg/cm².

La 1900 C, destinée à de longues randonnées et à des courses dans la classe des machines sport de série, n'est pas trop chère vu ses performances.

Le moteur

Le 4 cylindres à course courte, économique à l'emploi, a des soupapes à 90 degrés, en tête, des chambres de combustion semi-hémisphériques avec la bougie au centre, deux arbres à cames en tête sur trois paliers, entraînés par un engrenage et une chaîne à double rouleau. Le rapport course-alésage est de 1,06 : 1 (88:82,55 mm.) et la surface de piston est de 213,96 cm². Les "chemises" humides forment un bloc de fonte avec le bloc cylindres. Alfa ne suit pas les tendances actuelles des chemises interchangeables.

Le vilebrequin, équilibré statiquement et dynamiquement, repose sur 5 paliers lisses Vanderwell, au bronze de plomb et d'indium, utilisé également pour les bielles.

L'amortisseur de vibrations se trouve entre les deuxième et troisième cylindres. Les bielles d'acier ont les vis des têtes déplacées de 45 degrés, ce qui permet un démontage facile. Le fond des pistons en métal léger ont la forme d'une demi-sphère tronquée. Les pistons ont trois segments d'étanchéité, dont le segment supérieur est chromé, et deux segments râcleurs.

Le système de graissage, dont les conduites sont entièrement dans le bloc, a un filtre dans le circuit principal et est alimenté par une pompe à engrenage placée sous le couvercle du bloc-cylindres, à l'avant.

L'entraînement se fait directement par le vilebrequin et ceci devant le premier palier.

L'ouverture de remplissage se trouve maintenant entre le ventilateur et le devant du moteur. Elle sert, avec une conduite conduisant de l'arrière du moteur à l'admission, à la ventilation du carter.

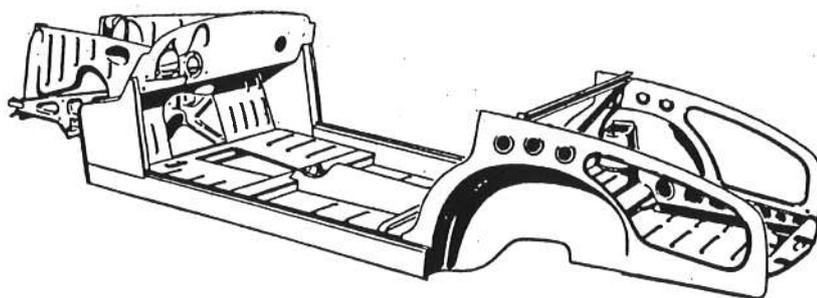
La boîte 4 vitesses entièrement synchronisées fait bloc avec le moteur. Elle est commandée du volant par une tringlerie libre des vibrations du moteur. La puissance est transmise de la boîte par un arbre en deux parties et deux cardans à aiguilles au pont hypocyloïde ayant une démultiplication de 41 : 10, soit de 1,4 : 1.

Les freins hydrauliques Girling ont 1110 cm² de surface et 279,4 mm (11") de diamètre. Les tambours sont en aluminium avec anneau de fonte. Leur dimensionnement est tel qu'on a pu les prendre sans autre sur le châssis court. Les roues avant ont deux cylindres de freins et des mâchoires flottantes.

Les deux carrosseries de la 1900 C montrent la différence que la structure de la "Superleggera" Touring (métal léger) a un support tubulaire tandis que le cabriolet Pinin Farina est conçu selon les procédés de la maison.

Le châssis en tôle mince d'acier à plate-forme et profilés de grande hauteur est composé, en sa partie médiane, de deux longerons en caissons, deux entretoises et une plate-forme soudée, double sur le cabriolet.

A ce carré viennent s'ajouter, devant le tablier et le tableau de bord avec de fortes parois latérales en caisson, deux consoles triangulaires vers l'avant. Celles-ci sont, à leur extrémité antérieure, réunies par une traverse assez légère et renforcée en leur milieu par une autre traverse en "oméga" qui passe sous le carter d'huile du moteur et porte la suspension avant.



La partie arrière, bien visible sur notre cliché, a deux longerons reliés avec ceux de la partie médiane et avec la traverse postérieure. Le fond et les côtés du coffre à bagages, ainsi que les caissons de routes et la couverture du pont arrière sont en tôle d'acier profilé et forment un nouveau renforcement de la partie postérieure.



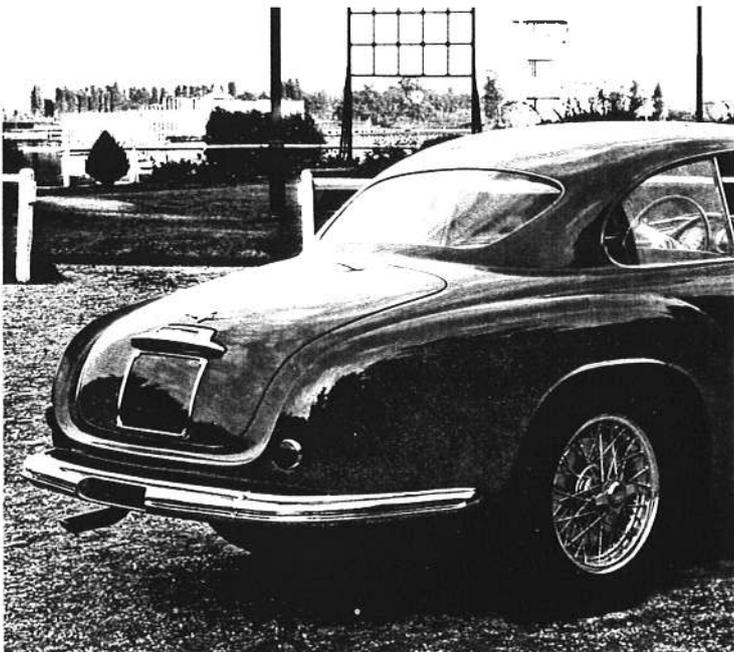
LE CABRIOLET

2 places et 2 sièges de secours. Un produit typique de Pinin Farina.
Allongé, peu décoré et sans erreur dans la ligne.



LE VOLANT DE TOURING

Le volant à 3 branches du coupé, une création de la carrosserie Touring, s'adapte au tableau sport de la 1900 C.



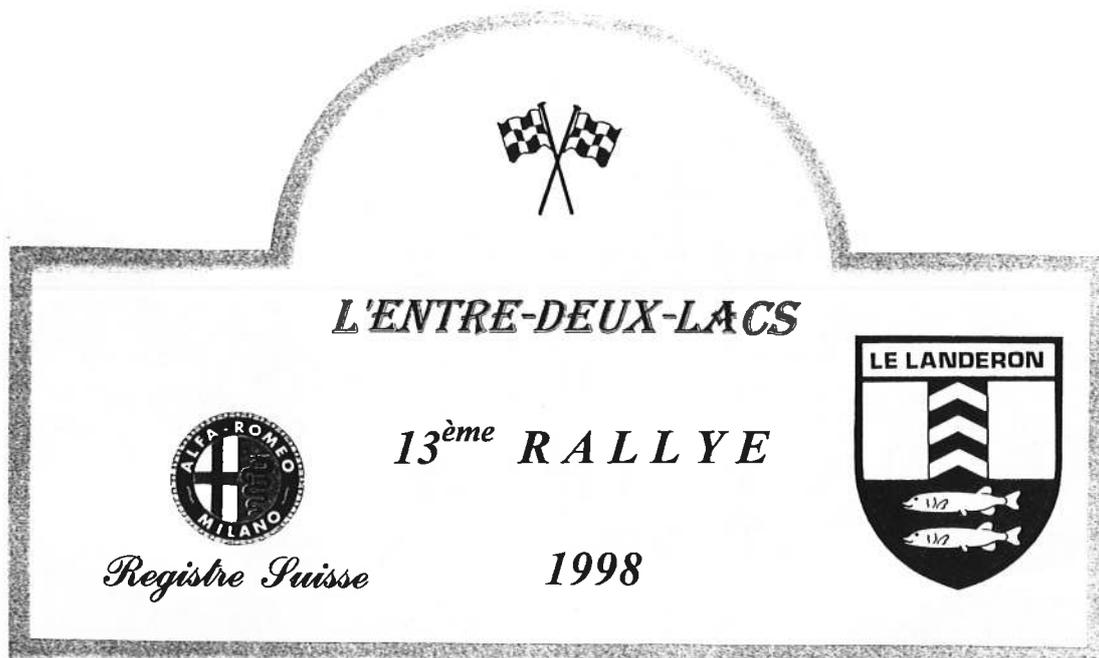
COUPE SUPERLEGGERA

Le coupé 1900 C (C = court) de Touring ne pèse que 1000 kg et est devenu, depuis sa présentation au Salon de Genève, l'une des plus belles voitures sport du monde.

ALFA ROMEO 1900 C

Caractéristiques et données techniques

	Coupé	Cabriolet
MOTEUR (dimensions)		
CV-impôt	9,59	9,59
Alésage, mm	82,55	82,55
Course, mm	88	88
Cylindrée, cm ²	1884	1884
Taux de compression	7,75:1	7,75:1
Puissance maximum, ch.	100	95
Régime, t/min.	5500	5200
Couple maximum, m/kg.	14,4	14,4
Régime, t/min	3200	3000
Puissance spécifique, ch/l.	53,2	50,4
MOTEUR (construction)		
Arbres à cames	Deux en tête	
Carburateur (genre)	Double inversé à succ.	
Carburateur (type)	Weber 40 DC A3	
Bougies (valeur calorifique)	Marelli 240B	
	Champion NA 2	
Contenance en huile	6,5 litres	
TRANSMISSION		
Boîte de vitesses	4 toutes synchronisées	
Démultiplication	13,45; 8,98; 6,1; 4,1	
CHASSIS, SUSPENSION		
Carrosserie	autoporteuse	autoporteuse renforcée
Suspension pont arrière	bielle longitudinale	
	stabilisateur triangulé	
Contenance réserv. à essence	55 litres	
Pneus	6.00-16 Corso	
DIMENSIONS		
Empattement, cm.	250	250
Voie, cm.	132,5	132,5
Garde au sol, cm	18	18
Longueur, cm	440,5	433,5
Largeur, cm.	163	162,5
Hauteur, cm	135	138
Rayon de braquage min., m.	10	10
POIDS		
Poids à sec, kg.	1000	1100
Rap. Poids/puissance, kg/ch.	10	11,6
INDICES DE PERFORMANCE (données de la fabrique)		
Consommation, lit./100 km.	11,5	11,5
Vitesse maximum, km/h	180	170
Régime correspondant, min.	5450	5150
Surface spécifique des freins, cm ² /t.	1110	1010
CARROSSERIE		
Constructeur	Touring	Pinin Farina
Nombre de places	2	2 + 2 suppl.
PRIX (Y COMPRIS ICHA)	28 800.--	29 100.--



A Neuchâtel, ce dimanche matin 7 juin 1998, nous voici à nouveau réunis prêts au départ de notre 13^{ème} rallye à la découverte de l'Entre-deux-Lacs (env. 60 km).

Dès notre arrivée à son garage, Philippe Schweizer et son épouse nous accueillent en nous servant un bon café accompagné d'un croissant pour assurer notre réveil. Nous les remercions de leur gentillesse.

Munis de leur road book, les concurrents prennent le départ toutes les 2' direction Saint-Blaise pour atteindre le village de Enges où se trouve le premier poste avec identification d'objets cachés et dont l'Eglise a été restaurée par les soldats polonais durant la 2^{ème} guerre mondiale. Ensuite, des connaissances en poissons d'eau douce étaient nécessaires. Un questionnaire sur notre marque préférée, ainsi qu'un autre culturel accompagnaient les membres durant le parcours.

La route continue au pied du Chasseral direction Lignièrès pour descendre sur Le Landeron d'où la vue est magnifique sur les lacs de Bienne et Neuchâtel ainsi que les vignes de la région, passage de la Thielle pour traverser champs et cultures maraîchères via Gals, Gampelen pour atteindre Tschugg dans le Jolimont. A Müllen le sosie d'une vache célèbre nous regardait passer et faisait l'objet d'une question. L'itinéraire nous conduisait encore dans le Seeland de Ins à Bruttelen pour rejoindre Luscherz d'où nous remarquons l'île de Saint-Pierre où vécu quelque temps Jean-Jacques Rousseau, île qui était autrefois un prieuré dépendant de Cluny, une belle rectiligne et quelques contours pour admirer au loin l'imposant château de Cerlier (Erlach) qui domine le village et la région.

Tantôt voici l'arrivée au Landeron, joli bourg "fortifié" et plein de charme à l'extrémité est du canton de Neuchâtel et au bord du lac de Bienne où l'exposition de nos voitures est prévue de 11h00 à 16h00 grâce à la générosité de la Commune. Certains membres nous attendent déjà pour exposer leur Alfa dans ce cadre idéal.

Alors que l'apéro se termine, une mini ondée est venue perturber le service du repas, craignant le pire, la majorité des membres se sont dépêchés de quitter la terrasse afin que les filets de perche ne retrouvent pas leur élément naturel dans l'assiette (ils n'étaient déjà pas nombreux). Avec le beau temps revenu, la distribution de prix a suivi le dessert.

Nous félicitons tous les membres et en particulier Bernard Volluz et son épouse Chantal qui emportent le 1^{er} prix. Ils sont suivis par les équipages de P. Pieren - 2^{ème} - et D. Morand - 3^{ème}

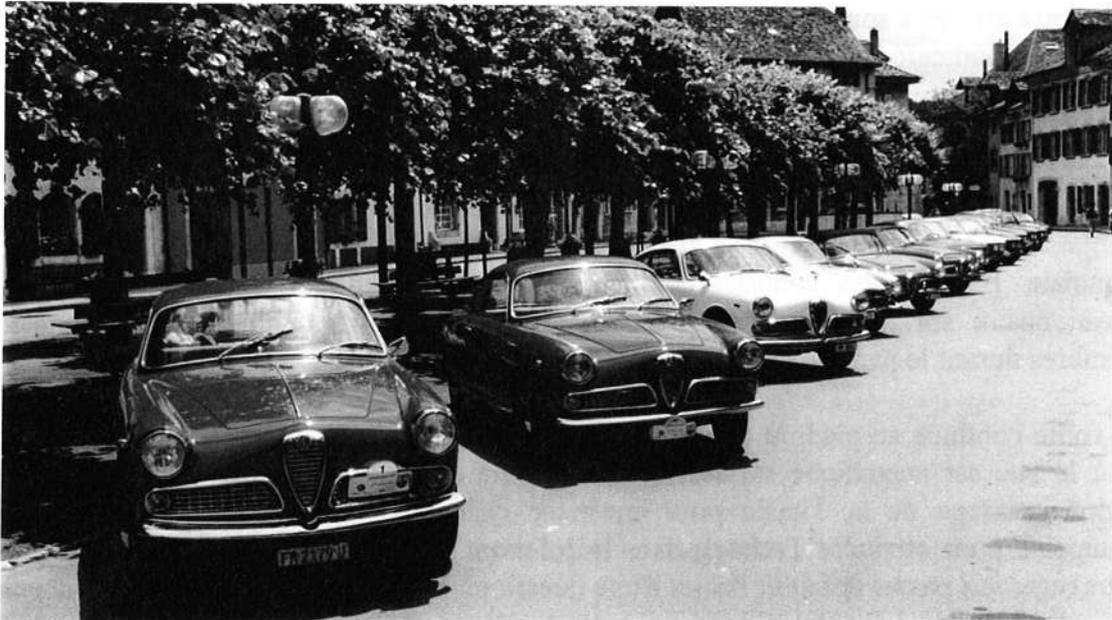




TABLEAU DU RESULTAT DU RALLYE

Rang No.	Membres	Equipage No.	voiture
1	VOLLUZ Bernard	5	GTV 6
2	PIEREN Patrizio	4	GT Junior 1,3
3	MORAND Damien	7	Giulia 2000 GTV
4	SCHWEIZER Philippe	16	ES 30
5	GRABER Pierre /LANGER Olivier	8	Giulietta SS 1962
6	NOVELLI Claude	15	GTV 16 V
7 ex aequo	IMHOF Daniel	9	Berlina 2000
7 ex aequo	BAERTSCHI Jean-Michel	14	GTV 6
7 ex aequo	MORET Raymond BETSCHEN François	6	Giulia 2000 GTV
7 ex aequo	DE MARCELLIS Gaetano	2	Giulia Spider 1600
7 ex aequo	GROSSRIEDER Willy	1	Giulietta Sprint Veloce
12	GERBER Christian	12	GTV 6
13	PERISSET Jacques	13	GTV 6
14	DUBACH Friedrich	11	Spider 2000 1979
15	FAVARO Luigi	3	Giulia Spider Veloce 1600

Notre exposition a aussi accueilli quelques membres n'ayant pas pris part au rallye :

BRULHART Wolfgang	Giulia Sprint 1600	
CALGARI Silvio	164	
CHATENAY Pascal	Giulia Super 1300	
GERBER Hervé	Sud Sprint 1,5 QV	
JOHNER Ueli	Giulia 2000 GTV	
MORCIANO Lazzaro	Giulia Sprint 1600 GTV	
SCHWEIZER Jenny	156	
THUELER Béatrice	Giulia 2000 GTV	
AUBRY Arlette	Spider 2000 1973	organisation
AUBRY Philippe	Giulietta Sprint Veloce	organisation

Ce rassemblement convivial donnait l'occasion aux intéressés à la marque et aux promeneurs de venir admirer nos belles milanaises.

Nous remercions la Commune du Landeron d'avoir mis gracieusement à disposition du Registre son vieux bourg et aussi tous les participants à cette rencontre couronnée de succès.

A. Aubry



MAS DU CLOS 1998



Cette année, le 1^{er} week-end de juillet, 10 membres du Registre se sont retrouvés sur le circuit du Mas du Clos, dont quatre avaient déjà participé à la course de côte d'Ahun le samedi matin. Nous comptons une centaine d'Alfa présentes au circuit, ce qui obligeait les organisateurs à faire des groupes selon les inscriptions où figurent le modèle et sa préparation. Donc, nos tours de piste furent limités le samedi.

Le dimanche matin, les essais chronométrés se firent selon l'ordre d'arrivée des concurrents dans l'ère de départ et non selon la catégorie de la voiture.

Ce même matin, une visite facultative des célèbres tapisseries d'Aubusson était aussi organisée par notre hôte.

Le dimanche après-midi est uniquement consacré aux courses de 5 tours avec cette année une nouveauté, le départ lancé qui, à mon avis, est une bonne solution car cela diminue tout de même les risques de casse dans le premier tour.

Cinq de nos voitures ont pris part aux courses et Patrizio Pieren a remporté la sienne dans une catégorie dite de série moderne.

Quatre de nos membres ont pris le chemin du retour avant la fin de la manifestation dimanche après-midi pour arriver au bercail dans des heures raisonnables. Les autres sont rentrés lundi, dont 3 avaient des remorques.

A noter que la visite du musée samedi soir reste toujours un des grands moments de ce week-end dans la Creuse. Une vingtaine de Ferrari y sont exposées P4, 250 GTO 1964, 312P, 312Pb, 250 GT 1^{ère} version, 250 LM version route "la seule", 330 Tri modèle unique vainqueur au Mans, F50, des Testa Rossa, etc... Une salle de moteurs, des oeuvres d'art et des modèles réduits sont aussi présentés un véritable temple Ferrari.

P. Aubry



P. Pieren



P. Aubry



N. Sansonnens

P. Schweizer

C. Gerber
J.-M. Baertschi



C. Gerber

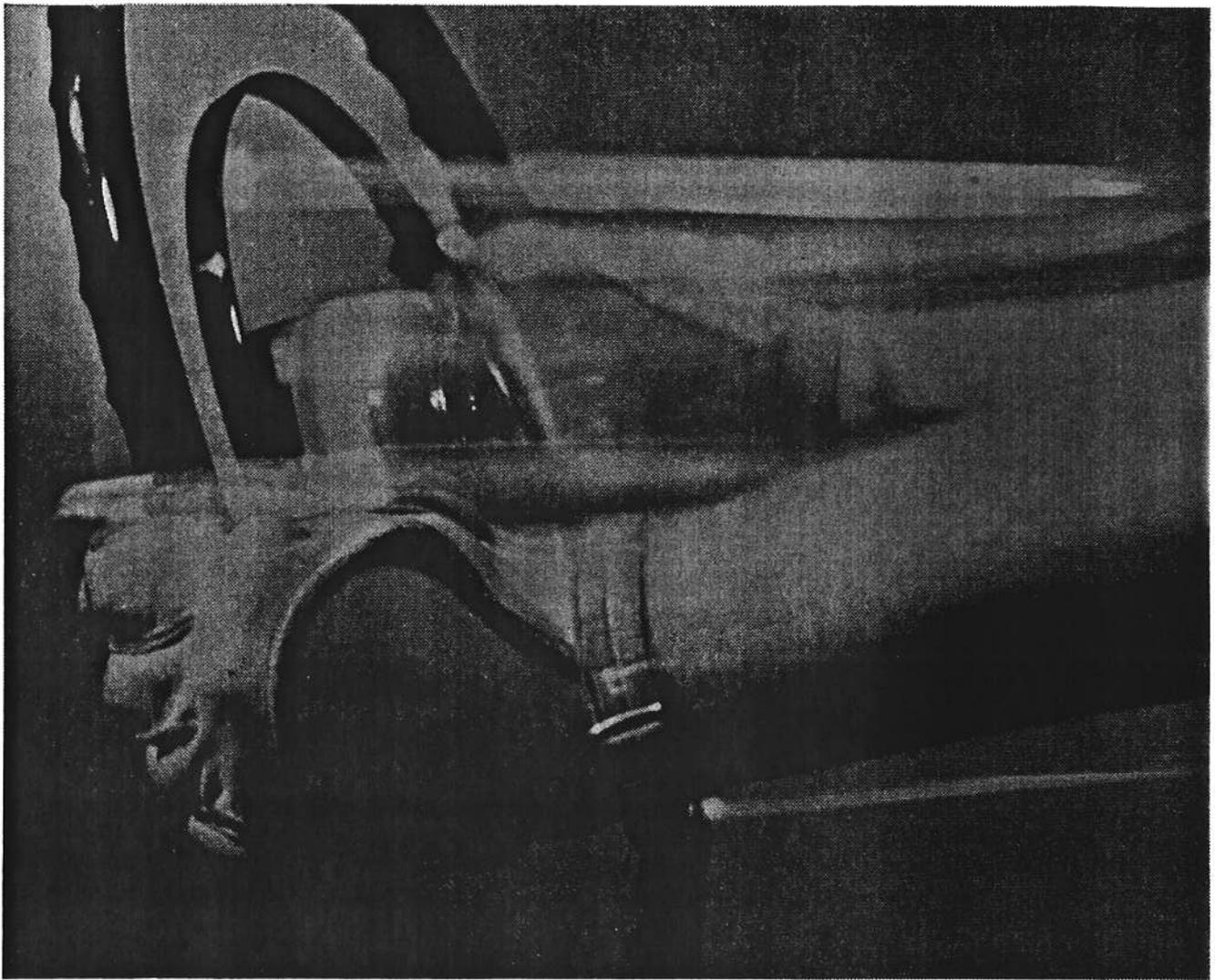


D. Morand

S. Reymond
S. Romanoni

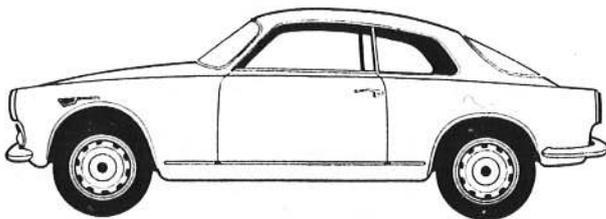


A. Genoud



alfa

Plaisir de
la conduite
sûre,
précise
et rapide



romeo



Agences : Vaud - Valais - Fribourg
Pescio et de Graffenried, 11, rue Etraz, Lausanne ; Garage Elite, A. Fellanda, Sierre

REVUE AUTOMOBILE

JOURNAL SUISSE DE L'AUTOMOBILISTE

Tirage à part du N° 25, du 4 juin 1959

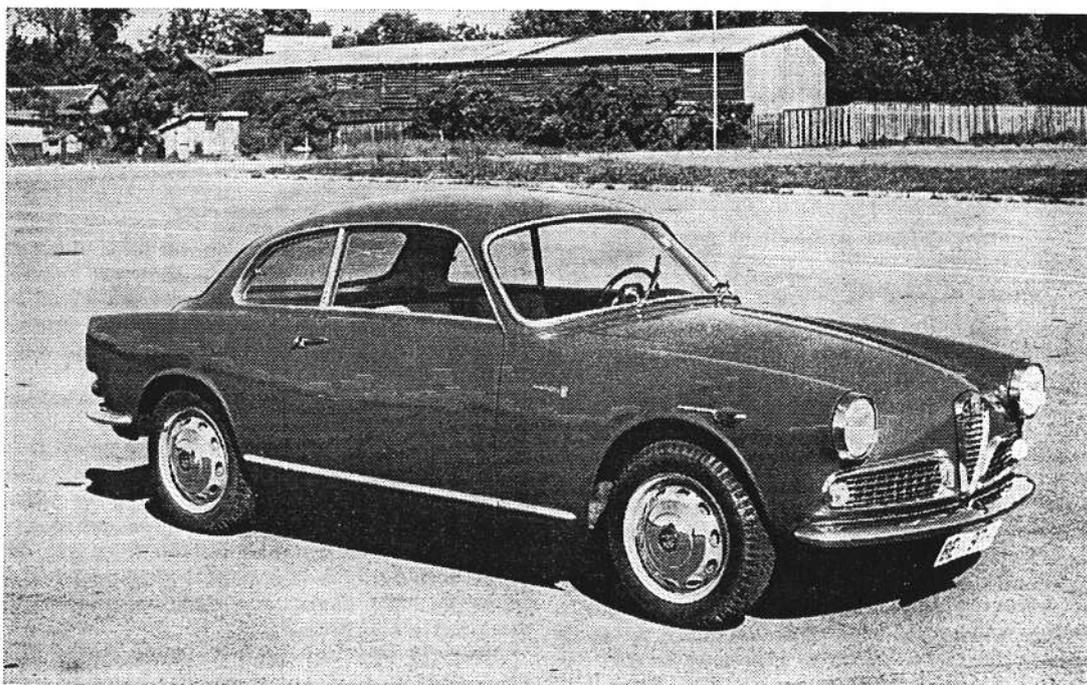
ESSAI SUR LONGUE DISTANCE DE LA «RA» N° 108

Alfa Roméo Giulietta Sprint

Un petit coupé pur sang en pleine maturité — Joies simultanées de la conduite sportive et de l'emploi quotidien — Régularité, sécurité et économie d'emploi

Les petites voitures racées à deux places suscitent des réactions diverses chez les passants qui les voient filer sous leur nez. Lorsqu'il s'agit du rutilant coupé Giulietta Sprint, avec lequel la «RA» vient d'effectuer un essai sur longue distance qui s'est déroulé sur ces deux derniers mois et tout au long de quelque 7000 km, ce sont deux sentiments qui se justifient : l'enthousiasme et — on est humain ! — un brin d'envie.

Un travail de perfectionnement continu et soigné a transformé la Giulietta Sprint d'origine en une nouvelle voiture, tout autre. Différente du prototype qu'Alfa Roméo avait présenté, il y a cinq ans au Salon de Turin, différente aussi des diverses versions que nous avons eu l'occasion de voir depuis lors. Si l'on ose recourir à une comparaison : d'une « gamine » pleine de promesses, mais de caprices également, est née une jeune Lady dans le plein épanouissement de son



La vraie beauté ne vieillit pas

Les signes distinctifs extérieurs de la récente Giulietta Sprint résident dans les orifices antérieurs munis de grilles nouvelles, les clignoteurs latéraux au-dessus des roues avant et les ailes arrière allongées. L'exécution actuelle a encore gagné en élégance sur le premier modèle de cette carrosserie de Bertone, qui fut lancé il y a cinq ans déjà.

charme. Dans un exposé qui se veut objectif, une formule de ce genre peut sembler curieuse, mais tous les membres de l'équipe d'essai de la « RA », littéralement emballés ont dû se dominer pour ne pas céder au seul plaisir de la conduite et revenir à leur mission d'experts.

Une combinaison rare

Ce qui nous a enthousiasmés, ce ne sont pas seulement les qualités routières de la Giulietta Sprint. De tout temps, les types Giulietta se sont signalés par leur aptitude à prendre les virages les plus difficiles à une allure qui, avec d'autres voitures non moins sûres et des pilotes aussi adroits, feraient dresser les cheveux sur la tête. Ce ne furent pas non plus les accélérations remarquables pour une 7-CV pesant 900 kg, car la Giulietta Veloce, plus rapide encore, nous avait prouvé dans d'innombrables manifestations sportives que ce moteur quasi indestructible était capable de performances encore supérieures. Que la Giulietta soit devenue une bonne voiture d'usage quotidien, les limousines à quatre portes l'ont démontré à l'envi et nous avons eu l'occa-



La nouvelle physionomie Alfa

L'avant du dernier modèle Giulietta Sprint conserve l'étroit motif central ; dans l'ensemble, le style se rapproche de celui du nouveau modèle 2000.

sion de relever le fait au début de l'an dernier, après les avoir soumises elles aussi à un essai prolongé.

Ce qui caractérise le dernier modèle, Giulietta Sprint, lancé l'automne dernier et qui se trouve aujourd'hui en pleine production, c'est, en plus des qualités mentionnées, un moteur docile, doux et cependant plus puissant de 10 ch au frein, la marche pour ainsi dire silencieuse jusqu'à 120 km/h, la finition soignée et l'aménagement plein de goût de la carrosserie, bref l'heureux mariage du caractère d'une voiture d'usage courant à celui d'un véhicule de sport qui différencie ce nouveau pur sang de ces ancêtres plus brutaux et moins policés. Il est fort difficile de tracer une limite entre la nature sportive et le côté utilitaire de la Giulietta Sprint. Voiture de sport au sens absolu du terme, elle ne l'est pas ; d'un côté, il lui manque

les chevaux, la pointe de vitesse et la sensibilité extrême qui distinguent les deux versions plus rapides Veloce et Sprint Speciale ; en revanche, elle satisfait pleinement aux goûts et aux besoins des conducteurs sans ambitions sportives. Pourtant, elle ne saurait passer non plus pour ce véhicule uniquement courant, avec son agencement limité à deux véritables places et ses conditions d'accès aux sièges, facilité à la fois par quelque entraînement et une corpulence sans excès. Mais c'est en partie à l'absence d'une banquette arrière digne de ce nom que la Giulietta Sprint doit ses qualités routières exceptionnelles. Car comme pour tout modèle de sport ou de grand tourisme, du fait que la charge change dans des limites moins étendues, la suspension et les amortisseurs peuvent mieux être adaptés aux besoins de la tenue de route. On accepte volontiers qu'une voiture du genre de la Giulietta Sprint n'offre plus un confort idéal lorsqu'elle est occupée par quatre personnes pour de courts trajets.

Ramenée au prix du kilo ou à celui de la cylindrée, la Giulietta Sprint n'est pas une voiture bon marché ; pour un même montant, on peut obtenir des limousines sensiblement plus grosses et à peine moins rapides ; il est certain que cette différence de prix s'explique en partie par les chiffres de production qui, en dépit de l'essor pris par Alfa Roméo, n'atteignent pas encore ceux des grandes firmes. Mais il y a autre chose à considérer : bien que la Giulietta Sprint ait fait l'objet de perfectionnements continuels au cours des cinq ans qui se sont écoulés depuis son lancement et qu'on ait considérablement amélioré ses particularités essentielles pour les adapter à l'usage journalier surtout, son prix de catalogue actuel est inférieur d'une centaine de francs à ce qu'il était au moment de sa mise sur le marché. Or, conformément à l'esprit de la marque, elle est restée

un vrai pur sang.

Ce que cela représente, on ne peut que difficilement l'expliquer. Essayons pourtant : comme un cheval pur sang, la Giulietta n'a dans son pedigree que de nobles antécédents et provient d'une écurie, c'est-à-dire d'une maison de haute réputation.

L'automobile pur sang possède certaines caractéristiques techniques empruntées aux rapides voitures de sport ou de course ; c'est le cas de la Giulietta avec son moteur à double arbre à cames en tête plein de brio, sa boîte prévue pour de fréquents et rapides passages des vitesses, ses freins capables de répondre aux plus fortes sollicitations, la précision de guidage de ses roues, de bons sièges, la visibilité parfaite et sa direction très « directe ».

Mais le vrai pur sang ne se reconnaît véritablement qu'au moment où on le conduit, parce qu'il transforme alors le déplacement en un véritable plaisir, d'autant plus grand que le pilote, homme ou femme, le maîtrise mieux. On n'entend pas nécessairement par là marche rapide ou ris-

Données principales

7 CV-impôts, 80 ch au frein, poids en ordre de marche 937 kg, rapport poids/puissance en ordre de marche 11,7 kg/ch, vitesse maximum 164 km/h, accélération de 0 à 80 km/h 9,5 sec, consommation approximative 8,5 à 10,5 L/100 km; prix du coupé deux places, y compris chauffage, dégivreur et lave-glace Fr. 15 900.—.

Caractéristiques techniques

MOTEUR (dimensions) : 6,57 CV-impôts, 4 cylindres en ligne, alésage 74 mm, course 75 mm, 1290 cm³, taux de compression 8,5:1, puissance maximum 80 ch à 6000 tr/mn, couple maximum 11,0 mgk à 4000 tr/mn, puissance spécifique 62,0 ch/litre ou, respectivement, 10,3 ch/litre et 1000 tr/mn.

MOTEUR (construction) : Soupapes en tête inclinées, 2 arbres à cames en tête (chaîne); graissage par circuit sous pression, filtre à huile dans le circuit principal, contenance du carter 5 litres, 1 carburateur inversé Solex 35 APAI-G, épurateur d'air, pompe à essence mécanique. Equipement électrique 12 V, bougies Marelli CW 225 G ou Lodge HLN, dynamo 200 W, batterie 30 Ah, refroidissement à eau, contenance 7,5 litres.

TRANSMISSION : Embayage monodisque sec, boîte normale à 4 vitesses toutes synchronisées, levier central. Arbre de transmission en 2 tronçons. Pont arrière hypoloïde, rapport 4,55:1 (9/41), sur demande également 10/41 et 8/41.

RAPPORTS DE TRANSMISSION : 1re : 3,13:1, 2e : 1,959:1, 3e : 1,354:1, 4e : 1:1, marche AR : 3,365:1.

CHASSIS, SUSPENSION : Cadre à plateforme avec carrosserie soudée. Suspension avant à roues indépendantes avec leviers triangulés en trapèzes transversaux et ressorts hélicoïdaux; suspension arrière à essieu rigide avec ressorts hélicoïdaux, jambes longitudinales de réaction et triangle stabilisateur; amortisseurs télescopiques à l'avant et à l'arrière, stabilisateur de virage à l'avant.

Frein à pied hydraulique (avec 2 mâchoires primaires à l'avant et refroidissement à turbo-effet), surface totale de freinage 816 cm²; frein à main mécanique sur les roues arrière. Direction à vis et galet. Contenance du réservoir d'essence 53 litres (sur demande supérieure). Pneus 155x15 ou 155x380.

DIMENSIONS : Empattement 238 cm, voie avant 128,6 cm, voie arrière 127 cm, longueur 398 cm, largeur 153,5 cm, hauteur 130 cm, garde au sol 18 cm.

RAPPORTS THEORIQUES VITESSES/RÉGIMES DE ROTATION

Régime tr/mn	1re vit. km/h	2e vit. km/h	3e vit. km/h	4e vit. km/h	Vitesse du piston m/sec
a : 1000	7,4	12,6	18,2	24,6	2,5
b : 4000	29,7	50,2	72,7	98,4	10,0
c : 6000	44,6	75,3	109	148	15,0
d : 7000	52,1	88,0	127	172*	17,5

b : régime de couple maximum; c : régime de puissance maximum; d : régime maximum réalisable (déconseillé).

* Pratiquement irréalisable.

CARACTÉRISTIQUES DE PERFORMANCES (ramenées au poids à vide de 892 kg): cylindrée spécifique 1450 L/t, débit d'air aspiré en 4e vit. 1450 L/km, débit spécifique d'air aspiré 1760 L/t/km, surface spécifique de freinage 915 cm²/t.

CARROSSERIE : Coupé deux places, de série avec chauffage, dégivreur et lave-glace; sur demande deux sièges auxiliaires (Fr. 210.— à Fr. 1040.— selon exécution).

Résultats mesurés

Mesures effectuées par la « RA » à l'aide d'instruments de précision étalonnés, en partie enregistreurs

VÉHICULE : Alfa Roméo Giulietta Sprint, année 1959, No du moteur 07.425/1315, No du châssis 08.22/1493; pneus Pirelli Cinturato. Véhicule à l'état de neuf.

ESSAI : Plateau et Alpes suisses. Autoroutes. Essai d'avril à mai 1959. Indication du compteur au début de l'essai 2200 km, distance couverte par la « RA » 7000 km.

CONDITIONS LORS DES ESSAIS : Léger vent latéral, env. 20° C, altitude 500 m, route bétonnée sèche, supercarburant.

POIDS ET RÉPARTITION DU POIDS

	Poids kg	Rapport poids/puissance kg/ch	Répartition du poids en %
A vide	892	11,2	56 avant 44 arrière
En ordre de marche	937	11,7	53 avant 47 arrière
dito+2 personnes (150 kg)	1087	13,6	53 avant 47 arrière

ÉTALONNAGE DES INSTRUMENTS DE BORD

Instrument	Indicateur de vitesse									
	km/h	20	40	60	80	100	120	140	160	180
Réalité	km/h	14	32	50	70	89	108	125	143	164
Ecart	%	+43	+25	+20	+14	+12	+11	+12	+12	+10

Compte-tours

Instrument	Compte-tours							
	tr/mn	1000	2000	3000	4000	5000	6000	7000
Réalité	tr/mn	985	1840	2820	3840	4920	5900	6840
Ecart	%	+2	+9	+6	+6	+4	+2	+3

Compteur kilométrique

1 km au compteur = 960 m (pneus à 80 % env.)

ACCÉLÉRATIONS

	Charge: 2 personnes (150 kg)			
	1re vit. sec	2e vit. sec	3e vit. sec	4e vit. sec
5 à 35 km/h	4,0	5,9	—	—
20 à 50 km/h	3,7	5,5	7,2	11,4
35 à 65 km/h	—	5,4	6,7	10,7
50 à 80 km/h	—	5,7	6,9	10,3
65 à 95 km/h	—	—	7,7	10,8
80 à 110 km/h	—	—	8,5	12,4
95 à 125 km/h	—	—	10,4	15,2
110 à 140 km/h	—	—	—	18,4

Départ arrêté, par rapports successifs de la boîte

0 à 50 km/h (1re vit.)	4,4 sec
0 à 80 km/h (1re à 2e vit.)	9,5 sec
0 à 100 km/h (1re à 3e vit.)	14,9 sec
0 à 120 km/h (1re à 3e vit.)	21,9 sec
0 à 140 km/h (1re à 4e vit.)	35,5 sec
0 à 150 km/h (1re à 4e vit.)	45,3 sec

CONSOMMATION DE CARBURANT (SUPER)

Vitesse moyenne corrigée km/h	Vitesse de croisière sur route dégagée km/h (corrigée)	Région	Mode de conduite	Trafic	Charge (personnes)	Consommation en L/100 km (corrigée)
60	80	Plateau	Très économique	Faible	1	7,5
70	100—110	Plateau	Fluide	Moyen	1	8,5
80	110—130	Plateau	Vif	Moyen	2	9,2
90	140—150	Plateau	Rapide	Moyen	2	11,0
120	150	Autoroute	Rapide	Moyen	2	9,5
55	80—100	Alpes	Plus gaz	Faible	2	12,3
—	—	Ville	Vif	Dense	1—2	10—13

Rayon d'action avec le plein du réservoir (53 litres) suivant mode de conduite et topographie: 450 à 600 km
Consommation pour 6000 km, conduite rapide, supercarburant: 9,2 L/100 km

POUVOIR CONTINU EN COTE APPROXIMATIF

Altitude 520 m; charge: 2 personnes (150 kg)					
	% à km/h				
1re vitesse	27 à 20	29 à 30	29 à 40	24 à 50	24 à 50
2e vitesse	19 à 30	21 à 40	20 à 60	15 à 80	15 à 80
3e vitesse	11 à 40	14 à 60	13 à 80	10 à 100	10 à 100
4e vitesse	10 à 50	10 à 80	9 à 100	7 à 120	7 à 120

VITESSES SUR LES DIVERS RAPPORTS

	selon indicateur corrigé		
	Minimum km/h	Normal km/h	Maximum km/h
1re vitesse	4	0 à 30	55
2e vitesse	5	20 à 60	88
3e vitesse	8	30 à 100	128
4e vitesse	12	40 à 140	voir ci-dessous

VITESSE MAXIMUM EN PALIER

Moyenne de 4 mesures	164 km/h
Meilleure mesure	164 km/h

DIRECTION

	Diamètre minimum de braquage	
	à gauche	à droite
Bord extrême du pneu	10,31 m	10,76 m
Bord extrême de la carrosserie	10,74 m	11,12 m

Nombre de tours du volant

de la butée de braquage de gauche à celle de droite: 3

ESSAI DES FREINS

Mesure de la décélération (chiffres les plus favorables)

sur route bitumée et gravillonnée sèche

Vitesse initiale km/h	Distance de freinage m		Décélération m/sec ²		Topley %
	freinage	moyenne	moyenne	maximale	
50	13,4	7,2	9,2	94	
80	34,0	7,3	9,1	93	

DIMENSIONS INTÉRIEURES DE LA CARROSSERIE

Largeur au niveau des épaules* av., arr.	117 cm	109 cm
Largeur au bord antérieur du siège* avant, arrière	126 cm	126 cm
Largeur au bord postérieur du siège* avant, arrière	127 cm	100 cm
Hauteur siège-plafond avant, arrière	86 cm	78 cm
Largeur des portières	94 cm	
Distance moyen du volant-paroi int. opposée	84 cm	
Largeur du coffre	30—93 cm	
Hauteur du coffre	10—42 cm	
Profondeur du coffre	65 cm	
Pare-brise	113x43 cm	
Lucarne arrière	95x66 cm	
Plus grande longueur intérieure	160 cm	

* Mesuré d'après les prescriptions fédérales

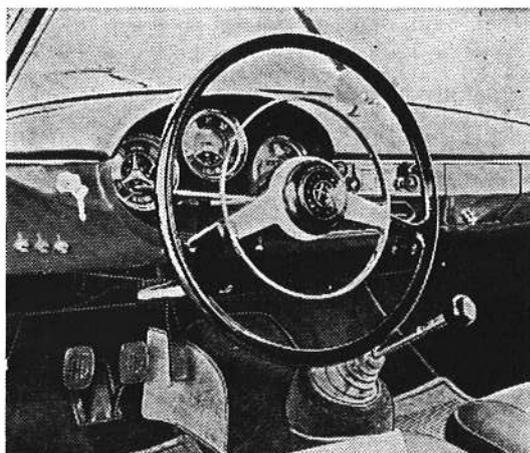
quée : le pur sang obéit aux moindres mouvements du volant, au point même qu'on peut croire qu'il les pressent, devinant l'intention du conducteur. Son moteur réagit instantanément aux plus minimes déplacements de la pédale des gaz ; le changement de vitesses admet les passages les plus rapides d'un rapport à l'autre ; l'embrayage répond instantanément et avec décision ; la suspension s'oppose à tout balancement de la carrosserie et les roues ne quittent guère le sol. Lorsque tous ces points sont exactement coordonnés, la voiture et son pilote font corps comme le cheval et son cavalier. C'est justement ce qu'offre la Giulietta Sprint. Et même si l'on ne prête guère d'attention à ces éléments, ou si par égard pour ses compagnons de route on hésite à les mettre à profit, on en ressent néanmoins le résultat sous la forme d'une extraordinaire sécurité.

Maitrise et conduite aisées

Ce qui fait de la Giulietta un pur sang moderne exemplaire, ce sont les exigences minimales qu'elle impose à son conducteur ; contrairement aux voitures du sport de jadis ou aux chevaux de race, elle se révèle un engin souple, facile à conduire, qui ne demande ni des réactions excessivement rapides ni des efforts anormaux et que n'importe qui peut piloter et maîtriser selon ses capacités.

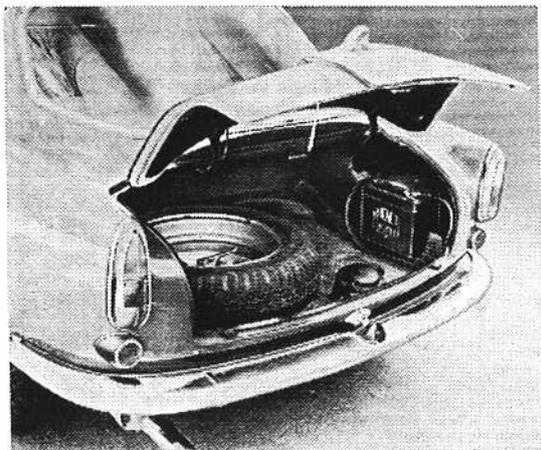
C'est ainsi qu'elle se présente en toutes circonstances. Routière agréable, elle roule sans bruit à 100 km/h, mais a également servi à des déplacements professionnels de 1200 km à moyenne très élevée quand on ne disposait que de 24 heures, y compris le temps consacré aux affaires. En quatrième, elle autorise une vitesse inférieure à 20 km/h le long des promenades puis soudain, sans changer de vitesse, atteint sans autre 140 km/h en moins d'une minute.

Avec ses 153 cm de largeur, elle se faufile en maints endroits devant lesquels doivent renoncer d'autres bonnes voitures, mais plus larges. Et quand les routes et le trafic le permettent — ce qui est de plus en plus rare aujourd'hui — il n'y a qu'à laisser tourner le moteur, exploiter à fond les rapports de la boîte et savourer le plaisir d'une tenue de route inégalée. C'est la voiture qui vous permet de vous rendre avec vos enfants à la plage, d'aller chercher trois amis à la gare ou de partir pour un voyage de trois semaines avec tout ce qu'il vous faut, du smoking à l'attirail de pêche, de la robe du soir aux travaux de dame, tout cela entassé dans le compartiment arrière.



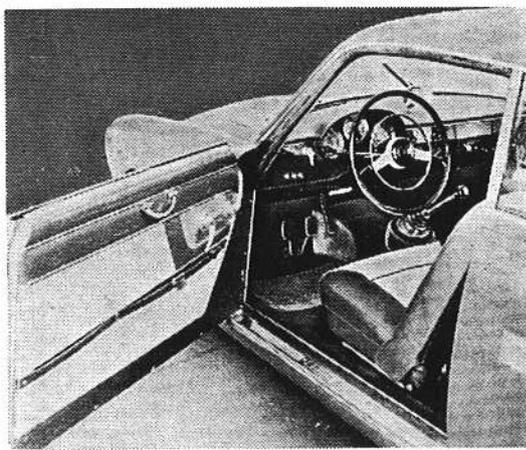
A l'usage des conducteurs d'élite

Le volant vertical et maniable, avec anneau d'avertisseur sonore et avertisseur lumineux commandé par le bouton central, ne gêne en rien la vue des cadrans. A droite le levier central court et très rigide avec son bouton cannelé. Au repos, les pédales sont placées à la même hauteur ; à gauche en haut, près de la pédale d'embrayage, le bouton de commande au pied de l'esuie-glace et du lave-glace.



Coffre de secours à l'arrière

La majeure partie des bagages prend place à l'intérieur de la voiture ; mais le compartiment plat aménagé à l'arrière peut accueillir quelques objets de dimensions adéquates. A gauche, la roue de secours à blocage rapide ; au centre, le gros orifice de remplissage du réservoir d'essence ; à droite, la batterie.



Elégante et sportive

Les coussins et les panneaux des portières sont revêtus d'étoffe et de cuir assortis avec goût. Les glaces, dépourvues d'encadrements, s'escamotent complètement. On remarque dans la porte la poche latérale puis la disposition de la manivelle de glace et des poignées de portière.

Portrait express des types Giulietta

SPRINT: Coupé Bertone 2/4 pl., 80 ch, 165 km/h Fr. 15 900.-. Mise en chantier en automne 1951, Prototype 65 ch, levier de vitesses au volant, avril 1954. Production ultérieure: amélioration à la direction et à la suspension avant. 1957: 70 ch. Juillet 1958: transformation de l'avant, de l'arrière et de l'intérieur; insonorisation; moteur de 80 ch, plus souple, avec réchauffage d'aspiration, nouvel échappement, levier de vitesses central. Synchronisation Porsche sur tous les modèles Giulietta.

SPRINT VELOCE: Coupé comme Sprint, 80 ch, 180 km/h, Fr. 17 900.-. Débuts en avril 1956, levier central, carrosserie en métal léger. 1958: carrosserie acier; à partir d'août carrosserie comme Sprint.

SPIDER: Cabriolet Farina 2 pl. court, 80 ch, 165 km/h, Fr. 15 250.-. Débuts en septembre 1955: levier de vitesses central. Août 1958: mêmes perfectionnements au moteur et au changement de vitesses que Sprint.

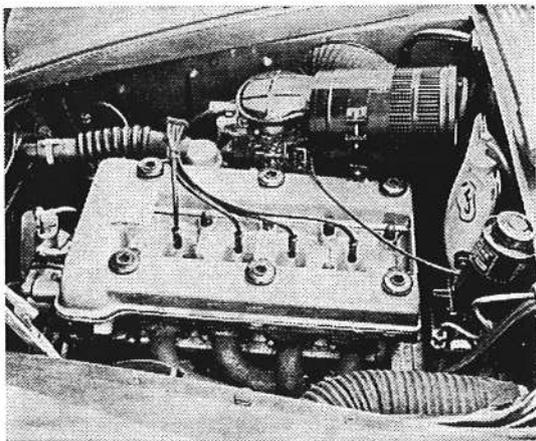
SPIDER VELOCE: Comme Spider, mais 90 ch, 180 km/h, Fr. 17 250.-. Débuts en septembre 1957, levier de vitesses central, moteur Veloce.

BERLINA: Limousine d'usine, 4 pl., 53 ch, 140 km/h, Fr. 12 500.-. Débuts en avril 1955. Mise en fabrication en décembre 1955.

BERLINA TI: Limousine 4 pl., 65 ch., 155 km/h, Fr. 13 500.-. Débuts en septembre 1957, version de luxe, moteur semblable à Sprint.

SPRINT SPÉCIALE: 2 pl., 100 ch, 200 km/h, Fr. 21 500.-. Coupé sport fuselé de Bertone, empattement court, 5 vitesses. 1er prototype en octobre 1957; débuts de production actuellement.

Quelles sont donc les limites à ses qualités ? En tant que grande routière, c'est le bruit qu'elle produit aux très grandes vitesses et la suspension relativement dure à la longue, car l'un comme l'autre se font sentir puissants après quelques heures de conduite rapide. Ou bien lors du dépassement des limousines de série, des américaines de 30 CV, qu'on ne peut effectuer aisément que peu après un virage. En ville, c'est peut-être le réchauffement du moteur, qui nécessite au moins une minute de fonctionne-



Moteur Sprint de 80 ch

Sur le côté droit du moteur (en haut sur l'illustration), on distingue le silencieux d'aspiration très efficace du carburateur à registre Solex. Contre la paroi d'auvent, les réservoirs parfaitement accessibles, comme presque tous les organes, du liquide de frein et de l'eau du lave-glace. Au premier plan les nouvelles tubulures d'échappement.

ment entre 1500 et 2000 tr/mn de la mise en marche au départ effectif, davantage même par très grand froid, afin de pouvoir tourner rond et démarrer facilement. De fait, grâce au nouveau dispositif de réchauffage à réglage thermostatique. Le moteur atteint sa température favorable de fonctionnement (vers 90° C au thermomètre de bord) beaucoup plus vite que ses frères sans pourtant la dépasser en montagne, par les chaudes journées.

Indications d'usine correctes

Les indications fournies par le constructeur sur les performances du véhicule sont d'une pré-

Alfa Romeo Giulietta Sprint « RA » 25 — 4. 6. 1959

Indications pour l'entretien

Identification: No du véhicule sur le côté gauche de l'auvent, dans le compartiment du moteur; No du moteur poinçonné sur le côté droit du bloc-cylindres, à proximité du tube de jauge d'huile.

Réservoir d'essence: Contenance 53 L. Tubulure de remplissage dans le coffre, dégagée de manière que l'excédent éventuel ne se répande pas dans le coffre.

Système de refroidissement: Contenance 7,5 L.

Carburateur: 1 carburateur double à registre Solex APA1-G avec pompe d'accélération. 1er corps: diffuseur 24 mm, gicleur principal 1,15 mm, ralenti 0,40 mm, émulseur 1,50 mm, air de ralenti 1,00 mm, gicleur de pompe d'accélération 0,60 mm, gicleur de starter 1,60 mm; 2e corps: diffuseur 24 mm, gicleur principal 1,60 mm, émulseur 1,60 mm. Tous les 5000 km: vérifier le niveau d'huile de l'amortisseur du contrepois; tous les 10 000 km ou deux fois par an: changer l'huile et nettoyer l'amortisseur. **Epurateur d'air:** Nettoyer tous les 8000 km.

Graissage — Moteur: Contenance du carter 5 L; filtre à huile 0,7 L. Huile Shell X-100 M. O. 20 W 40 ou Special Energol Visco-Static. Contrôle du niveau tous les 500 km; changement d'huile tous les 4000 km, avec nettoyage ou remplacement simultané de la cartouche du filtre. — **Changement de vitesses:** Contenance 1,35 L Energol SAE 90 ou Shell Dentax 90; contrôle du niveau tous les 4000 km, changement d'huile tous les 8000 km. — **Pont arrière:** Contenance 1,25 L Energol EP-SAE 90 ou Shell Spirax 90 EP; contrôle du niveau tous les 4000 km; changement d'huile tous les 8000 km. — **Mécanisme de direction:** Contenance 0,25 L Energol EP-SAE 90 ou Shell Spirax 90 EP; contrôle du niveau tous les 4000 km. — **Châssis:** Tous les 2000 km, graisser les articulations de la suspension avant, de la direction, de la suspension arrière et de l'arbre à cardan; tous les 4000 km vérifier le niveau du liquide des freins, ainsi que le distributeur d'allumage, le palier arrière de la dynamo, la pédale de l'embrayage, les charnières des portes et du couvercle du coffre. Garnir de graisse les roulements des roues à l'aide de graisse pour paliers à billes tous les 4000 km.

Distribution: Soupapes d'aspiration — ouverture 25° 20' avant PMH, fermeture 68° après PMB; soupapes d'échappement — ouverture 61° 20' avant PMB; fermeture 18° 40' après PMB. Jeu des soupapes à froid: aspiration 0,475 à 0,50 mm; échappement 0,525 à 0,55 mm.

Équipement électrique: 12 V; batterie 30 Ah; dynamo Lucas C 39 PV 2. ou Marelli DN 44 A; démarreur Marelli MT 40 B ou Lucas M 32 BZ 2.

Allumage: Ordre d'allumage 1-3-4-2; bougies Lodge HLN, écartement des électrodes 0,55 à 0,65 mm; écartement des contacts du rupteur 0,35 à 0,40 mm. Calage: retard maximum 8° avant PMH.

Pneus: Dimensions 155-15 (155x380); Pirelli Cinturato ou Michelin X. Pression de gonflage (Pirelli) 1,5 kg/cm² à l'avant, 1,6 kg/cm² à l'arrière, (Michelin) 1,4 kg/cm² à l'avant et 1,5 kg/cm² à l'arrière. Pour conduite de style sportif, augmenter de 0,1 kg/cm² les chiffres indiqués.

Réglage du train avant: Pincement 3 à 4 mm; carrossage à pleine charge 0°.

cision absolue, comme il est de tradition dans la maison : vitesse maximum 164 km/h (usine : 165 km/h), consommation moyenne 9,2 litres aux 100 km (usine : 9 litres), le rayon moyen de braquage de 10,5 m seulement (usine 11 m) au bord des pneus, le poids à vide de 892 kg (usine 880 kg). Ces chiffres montrent bien que le constructeur fait établir sa documentation par son bureau technique et non par son département de publicité. Une autre tradition est aussi respectée : c'est la « bonne volonté » du compteur dont l'aiguille n'hésite pas à se déplacer jusqu'au chiffre de 180 de l'échelle lorsque la voiture atteint sa vitesse maximum de 164 km/h. Depuis le 1er juin, l'avance de 10 km/h enregistrée pour la vitesse de 60 km/h prend une importance spéciale qu'il sied de noter.

Parmi les perfectionnements apportés au nouveau modèle, il y a lieu de mentionner, à part les modifications de détail indiquées par les illustrations, le silence et la douceur de marche de la voiture. Le pot d'échappement ramène le bruit à un ronronnement sourd ; quant au doublage intérieur du capot et à l'emploi en abondance de matière d'insonorisation, ils freinent efficacement la transmission du bruit vers l'intérieur de la carrosserie jusque... mais nous reviendrons là-dessus plus loin. Le réglage d'ensemble du moteur constitue un petit chef-

d'œuvre : taux de compression plus élevé, modification du réglage du carburateur (bas étage plus pauvre, étage supérieur plus riche), amortisseur à huile dans la timonerie de l'accélérateur et collecteur d'échappement à tubulures séparées lui ont fourni 10 ch effectifs de plus, un ralenti excellent, une plus grande souplesse et une consommation plutôt plus faible.

Comme le montre le tableau de la page précédente, la gamme Giulietta comporte sept variantes dont les prix s'échelonnent de Fr. 12 500.— à Fr. 21 500.—, les puissances de 53 à 100 ch et les vitesses de 140 à 200 km/h. Seule une judicieuse combinaison de quelques types élémentaires de carrosseries et de moteurs en principe identiques, mais adaptés à leurs emplois particuliers, a permis au constructeur de présenter un choix aussi étendu au regard d'une production à peine supérieure à 100 voitures par jour. En Suisse, c'est actuellement la Giulietta Sprint qui tient le rôle de premier ténor dans la vente de la marque ; elle ne doit pas cette situation favorisée seulement à sa ligne parfaitement réussie, mais surtout à sa valeur d'utilisation plus sûre.

On conduit tel qu'on est assis

Les bras presque tendus, le siège amené à la distance voulue, on tient le volant à la ma-



Pneus et freins

Les pneus Pirelli Cinturato sont sculptés jusque sur les flancs, parce que ceux-ci se déforment dans les virages pris à grande vitesse et servent de bande de roulement supplémentaire. On voit, à travers les ouvertures des flasques de roues Borrani, les ailettes de refroidissement des gros tambours en alliage léger. A noter encore le bourrelet de renfort qui borde les ailes.



Soute à bagages et sièges pour enfants

Le compartiment situé derrière les sièges est garni de deux plateaux soigneusement recouverts de Mohair, servant soit de support pour les bagages, soit de banquettes de secours pour deux enfants. Ces plateaux peuvent être enlevés pour faire place à des sièges plus confortables dont existent diverses variantes. A souligner encore sur cette illustration le dispositif de fermeture des glaces latérales arrière.

nière d'un conducteur sportif. Les personnes de taille souhaiteraient une vue plus dégagée vers le haut et celles de forte corpulence un écart plus grand entre le volant et les cuisses; à part cela, l'architecture intérieure ne donne lieu à aucune critique, pour autant qu'on a su « attraper le coup » pour gagner ou quitter son siège, de préférence sans porter de chapeau. Le moteur démarre toujours rapidement, mais doit, comme on l'a dit déjà, subir un réchauffage préalable. Par la suite, il tourne si bien que c'en est un vrai plaisir. A part quelques vibrations de résonance, dues à la douceur de la suspension, on pourrait souvent se croire derrière un six-cylindres, tout au moins jusque vers 4500 tr/mn; au-delà, le moteur devient plus bruyant et, dans le secteur rouge du compte-tours, donne même naissance à un véritable concert, qui, lors des longues étapes franchies à vive allure sur les autoroutes ou les routes nationales étrangères, n'est pas très plaisant. Selon nos expériences, les hauts régimes ne portent aucun préjudice au moteur; pourtant, il serait agréable de pouvoir les réduire à l'aide d'un surmultiplicateur lorsqu'on effectue de longs déplacements sur les autoroutes. L'usure, du reste, ne pourrait que s'en trouver avantageusement réduite à la longue. Tel est le seul vœu de quelque importance auquel cette voiture ne répond pas.

Plaisir de changer de vitesse

Par suite de la douceur du passage d'une allure à l'autre et de l'augmentation progressive du couple jusque vers 4000 tr/mn, on sous-estime tout d'abord le pouvoir d'accélération du véhicule. Mais la vitesse avec laquelle la Giulietta Sprint accélère est mise en évidence par le tableau comparatif des mesures que la « RA » a effectuées avec la limousine TI. On peut à volonté exploiter à fond les quatre rapports de l'excellente boîte de vitesses, parfaitement et complètement synchronisée, et passer de l'un à l'autre jusqu'au-delà de 6000 tr/mn, ou au contraire rouler en prise directe en mettant à profit l'étonnante souplesse du moteur. Lorsqu'on rétrograde, il n'est pas nécessaire de pratiquer le double débrayage, quoiqu'il aide à éliminer les à-coups. Par suite de la proximité des pédales, on peut freiner et donner des gaz simultanément, « truc » qui n'a plus besoin d'être expliqué aux fanatiques de l'Alfa. La manœuvre du levier central, court et rigide, avec sa poignée que l'on tient bien en main, procure un véritable plaisir. C'est principalement dans les cols qu'on apprécie l'existence d'une « longue » première vitesse — qui s'étend jusqu'à plus de 50 km/h — bien qu'on n'ait pas toujours à s'en servir; d'une façon générale, le tempérament et la maniabilité de cette voiture sont particulièrement mis en valeur sur les routes de montagne.

Ce n'est que si l'on prolonge l'usage des hauts régimes avec les rapports inférieurs qu'on arrive, sur de longs parcours, à des chiffres de consommation sensiblement supérieurs à

Alfa Roméo Giulietta Sprint « RA » 25 — 4. 6. 1959

Tableau comparatif

		Giulietta Sprint	Giulietta TI	Giulietta Berlina
Puissance effective	ch	80	65	53
Régime corresp.	tr/mn	6000	5500	5000
Couple maximum	mkg	11,0	10,5	9,5
Régime corresp.	tr/mn	4000	3500	3000
Poids en ordre de marche	kg	937	940	922
Rapport poids/puissance	kg/ch	11,7	14,0	17,4
Vitesse maximum	km/h	164	155	140
Accélération				
De 0 à 50 km/h	sec	4,4	5,1	6,5
0 à 80 km/h	sec	9,5	11,1	14,0
0 à 100 km/h	sec	14,9	17,8	23,7
0 à 120 km/h	sec	21,9	26,3	40,7
Pouvoir en côte avec rapport sup.	%	10	9	8
Largeur au niveau des coudes avant				
	cm	—	135	135
Largeur au niveau des coudes arrière				
	cm	—	133	133
Consommation d'essence				
	L/100 km	8—10,5	8,5—10,5	7,5—10
Consommation à 60 km/h				
	L/100 km	7,5	8,4	7,3
Prix (juin 1959)	Fr.	15 900.—	13 500.—	12 500.—

10 litres aux 100 km. Autrement, la Giulietta Sprint ne brûle pas plus d'essence qu'une bonne limousine courante et, comme pour tous les modèles de la marque, la consommation n'augmente que de manière insignifiante lorsque la vitesse croît. Bien entendu, ce moteur exige du supercarburant.

Examen du mode de conduite

Si l'on analyse les remarquables aptitudes routières de ce véhicule, on est frappé tout d'abord par l'action conjuguée de la direction, de la suspension et des pneumatiques. Le volant obéit avec précision au conducteur, offrant à sa main exactement la réaction désirée; de petits chocs ne parviennent que très rarement au volant pour signaler l'état de la chaussée. Au fur et à mesure qu'on élève la vitesse dans les courbes, on constate que la voiture sous-vire et exige un braquage de plus en plus fort; au moment où l'on approche de la limite sur bonne route, si l'accélération est correctement dosée, la voiture se met progressivement à riper des quatre roues, sans décrocher ni de l'avant ni de l'arrière. Si cette manœuvre est opérée sur une route onduleuse, on assiste à un renforcement de l'effet, par ailleurs à peine perceptible, de balancement dans le sens diagonal, et c'est alors de la route que dépend laquelle des roues perdra la première son étroit contact avec le sol. Cette limite se situe au demeurant à un niveau très élevé et, en toutes circonstances, on conserve aisément la maîtrise du véhicule. Cette « neutralité » de comportement à la limite a précisément contribué à atteindre ce summum de simplicité de conduite dans les virages. La tendance non négligeable de la carrosserie à s'incliner dans les virages n'est guère perçue par le conducteur ou le passager, bien qu'elle se

manifeste de manière parfaitement visible aux observateurs.

S'associant aux sièges corrects et soigneusement rembourrés, la suspension absorbe agréablement les inégalités ordinaires des routes bonnes ou moyennes, amortit rapidement les mouvements et ne laisse subsister les fortes oscillations que sur les mauvais revêtements. Sur très mauvaise route, une réduction de l'allure s'impose. Les pneus jouent également un rôle déterminant dans les aptitudes routières de la Giulietta Sprint ; les Pirelli Cinturato utilisés ont prouvé une fois de plus une adhérence remarquable dans les conditions les plus variées et s'usèrent sensiblement moins qu'avec la Giulietta TI essayée par la « RA » en 1958.

Prétendre que les freins de la Giulietta sont parmi les meilleurs qui soient ne constitue par une nouveauté ; ils ont de nouveau fourni une preuve éclatante de leur efficacité à toutes vitesses. Le fait que les distances de freinage enregistrées aient été plus longues que celles de la limousine TI a créé une réelle surprise ; il faut l'imputer, selon vraisemblance, à l'emploi de cette voiture comme engin de démonstration au cours de deux Salons avant qu'elle nous fût confiée. Mais nous avons retrouvé sans changement la résistance de ses freins au surchauffement ; quant au « fading », il semble tout à fait inconnu de la Giulietta. La pression qu'on doit exercer sur la pédale du frein est assez forte, mais n'excède pas les possibilités d'une conductrice.

L'harmonie des qualités routières n'apparaît pas seulement lorsqu'on pratique le style sportif ; le simple touriste constate également que l'extraordinaire sécurité reste valable même à allure réduite.

En faisant le tour de la carrosserie

La finition, l'agencement et l'équipement de la Giulietta Sprint sont conformes à son prix. Les cadrans sont placés sous une visière et groupés directement devant les yeux du conducteur avec les lampes témoins de charge, l'éclairage, des clignoteurs, de réserve d'essence et du ventilateur de chauffage. Le compte-tours fournit des indications avec une tolérance de 80 à 180 tr/mn. Comme il sied à un moteur à haut rendement, son équipement comprend un manomètre et un thermomètre de l'huile de graissage. Grâce à l'éclairage indirect des cadrans, la lecture est plus facile de nuit que de jour. Le couvercle du moyeu du volant de direction actionne l'avertisseur lumineux et deux manettes placées sur la colonne de direction commandent les clignoteurs de direction et l'éclairage de croisement. Le moteur de l'essuie-glace est un peu bruyant et les balais n'essuient réellement bien que si la glace est très mouillée. On apprécie à sa juste valeur la présence d'un lave-glace à

commande par bouton au pied. Et l'éclairage de croisement à faisceau asymétrique a prouvé une fois encore ses réels avantages.

Le garnissage combiné des sièges et des panneaux est élégant. Le passager dispose de beaucoup de place, spécialement pour ses jambes. Moyennant un supplément de prix modique, le compartiment des bagages se transforme en deux sièges effectivement utilisables. Les glaces dépourvues d'encadrement semblent être à l'origine du léger sifflement qui se produit aux grandes vitesses ; leur fermeture n'a pas une étanchéité absolue, ce que démontra du reste un orage soudain. L'une des nattes a présenté des traces d'usure au bout de 4000 km déjà. Le coffret vide-poches se révèle beaucoup trop exigü et l'on ne sait pas bien où loger les documents d'un format un peu grand ; les deux portières sont munies de poches.

Si le chauffage tempère rapidement le petit espace intérieur, il n'est pas très facile de modifier la température comme on le voudrait : pour que l'air frais puisse pénétrer dans la voiture à travers le système de ventilation, il faut fermer la vanne d'eau chaude. En ouvrant légèrement les volets latéraux arrière et en abaissant un peu les glaces des portières, on parvient à obtenir une ventilation fraîche sans trop de courants d'air. Lorsque furent opérées les mesures de vitesse maximum, avec vitres complètement fermées, un certain courant d'air se manifesta dans la voiture ; en dépit des progrès réalisés, l'équipement de chauffage et de ventilation pourrait donc être encore avantageusement perfectionné.

La consommation d'huile dépend du mode de conduite et atteint environ 1 litre aux 1000 km lors des longues marches à pleins gaz ; à l'inverse des variantes plus poussées de la Giulietta, l'usine prescrit pour celle-ci l'emploi d'une huile multigrade.

En matière d'entretien, la Giulietta Sprint ne semble pas avoir d'exigences particulières. Au cours de l'essai, effectué dans des conditions très sévères, les seuls dérangements enregistrés ont été causés par la brûlure trois fois répétée des joints du collecteur d'échappement et par une rupture du câble du verrou de fermeture du capot. A l'exception de la jauge d'huile et du distributeur d'allumage, tous les organes sont très aisément accessibles. De nuit, le moteur — fort beau en soi — reste visible grâce à une petite lampe placée sur la face interne du capot.

*

Dans sa forme nouvelle, la Giulietta Sprint n'a pas seulement gagné en brio et en élégance, mais elle a évolué vers une plus large possibilité d'emploi régulier. Même au travers d'une motorisation tendant de plus en plus à se populariser, l'avenir reste pleinement ouvert à une voiture sportive ainsi conçue. « Tester »

PIQUE-NIQUE "STAMM" AU MONT-VULLY

jeudi 30 juillet 1998



Bénis par le ciel, celui-ci nous permettait encore cette année de renouveler notre pique-nique "Stamm".

Une grillade au feu de bois fait toujours plaisir.

Une quinzaine de voitures sont venues, mais la pluie a quand même eu raison des derniers "couche-tard".

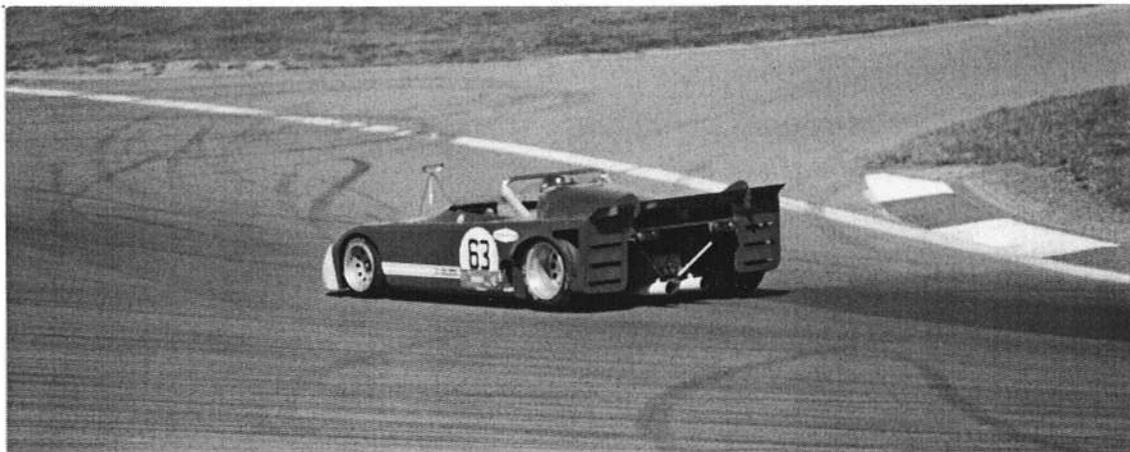


NURBURGRING 1998

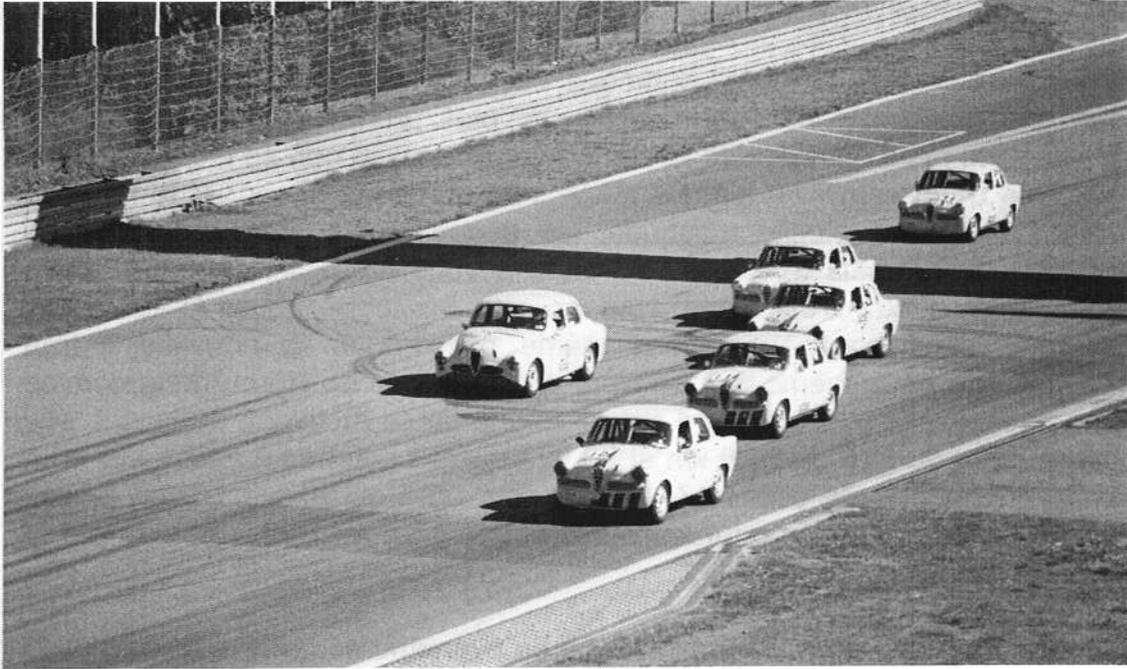
La 26^{ème} édition du Grand-Prix FIA Europameisterschaft AvD-Oldtimer a eu lieu les 7, 8 et 9 août sur le "nouveau" circuit du Nürburgring avec 11 courses suivies par 66'000 spectateurs dont 5 membres du Registre et leurs accompagnants.

Une des courses la plus passionnante cette année fût celle des voitures du Mans d'après guerre. L'Alfa Romeo 33 TT 3 de 1970 a obtenu la pôle position et a gagné la course folle du dimanche au prix d'une belle empoignade avec des Lola T 70 de 5 litres de cylindrée contre 3 litres pour l'Alfa.

Après la course, lorsque que nous admirions son bolide de près dans les stands, le pilote de l'Alfa nous confiait : "Je l'ai achetée il y a 3 semaines et j'ai déjà gagné une course en Angleterre il y a 2 semaines mais, le moteur n'est pas très bon, la voiture est d'origine, on va refaire 3 moteurs pour la saison prochaine". Que cela va-t-il donner l'année prochaine ?



La course la plus rapide du week-end fût bien entendu celle des formules 1 jusqu'à 1983, la course de la Can Am est toujours très très impressionnante avec notamment ses MacLaren et BRM de 800 à 880 chevaux. Les voitures de tourisme de 1962 à 1965, course d'endurance d'une heure avec changement de pilotes; une belle armada de Giulia Sprint GTA est toujours présente. La course des GT de 1962 à 1965 avec une TZ1, une Giulia Sprint, des Porsche 356 et 911, Lotus Elan, Jaguar type E, Ford Shelby, Ac Cobra, Corvette , TVR, Bizzarini 5300 GT et une Abarth Simca 2000, catégorie où la puissance des moteurs est supérieure aux qualités des châssis, ce qui nous donne un spectacle assuré dans la "Castrol S", entendez par là le S après la ligne de départ. La catégorie des voitures de course jusqu'en 1940 où la victoire d'une Alfa à compresseur est presque assurée chaque année, Bugatti 35, 37 et 50C, Bentley, Talbot, Lagonda, Riley, MG, Aston Martin, Studebaker Indianapolis, BMW 328, Alfa 6C 1750, 8C le Mans, 8C 2900A, 2300 et 2600 Monza s'y affrontent. La catégorie voitures de tourisme 1947 à 1965, 38 voitures au départ, la Scuderia del Portello était présente avec 5 Giulietta Ti et une 1900 Berline.



Dans l'enceinte du circuit, le Club Porsche fêtait les 50 de la marque. Hans Hermann fêtait ses 70 ans avec la présence de son coéquipier Dick Attwood et la Porsche 917, le trio vainqueur au Mans en 1970.

Le parc de l'Alfa Club Deutschland était saturé, plus de 120 voitures. Les berlines modernes n'y étaient pas conviées. Environ 140 Ferrari alignées au Club Ferrari von Deutschland.

Des autres clubs sont encore présents : Maserati, Dodge Viper, Corvette etc... Des stands avec des pièces, aussi pour les Alfa, forment une allée à l'extérieur du circuit.

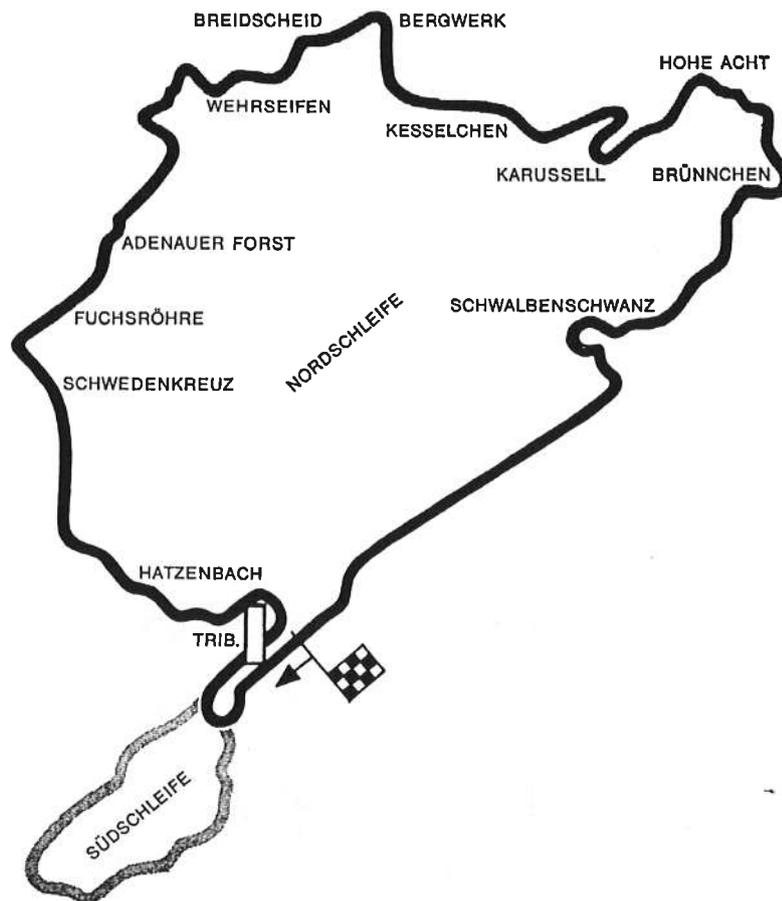
La vente aux enchères de Brooks présentait un plateau exceptionnel : SZ 31, Giulietta Sprint et spider, 2500 SS corsa reconstruite, GTA 1300 inietione Autodelta et une exceptionnelle TZ2 partie pour 1'700'000.— DM !!!



La Nordschleife "lacets du nord" entendez par là le vieux circuit, un des plus mythique que la planète ait connu, seuls les plus grands pilotes arrivaient à vaincre sur cette piste qui favorise nettement le pilotage et non sa monture. C'est une piste très dangereuse où les dos d'âne sont quasi permanent et la majorité des virages ont une visibilité masquée, les dégagements sont restreints, les glissières ne sont jamais très loin et prêtent à vous recevoir. Toutefois, cette année, le vieux circuit s'est transformé en une véritable industrie, les vieux habitués que nous sommes n'avons même pas trouvé la nouvelle entrée facilement, André ne la même pas trouvée, un fanatique du Nürburgring comme lui, c'est vous dire. Et pour cause, il ont sacrifié la seule rectiligne du circuit, elle se trouve à la fin du tour de 20,8 km et 73 virages (33 courbes à gauche et 40 à droite). Un distributeur de billets 17.-- DM le tour ou 5 ou 10 tours avec rabais. Deux barrières automatiques pour les autos et une pour les motos et oui, tout le monde tourne ensemble.

Ce week-end du début août est le plus riche en événements dans le monde de la vieille voiture sur sol européen. Il est attendu avec impatience par quelques membres du Registre chaque année et c'est pour cette raison que Nürburgring 1999 sera au programme des sorties du Registre car d'autres membres seront aussi certainement heureux de les accompagner.

P. Aubry



Descente à Arese

les 5, 6 et 7 septembre 1998: la sortie de tous les excès!



Pour tous ceux qui y étaient, cet article ne sera qu'un pâle reflet des émotions qu'ils ont ressenties durant ces trois jours fabuleux. Pour les autres, ils ne manqueront pas d'avoir en tête le fameux adage qui dit que les absents ont tort.

Samedi 5 septembre: des toiles et des cols

Dès 9 heures, les premières GTV, Bertone, Zagato et autres modèles de notre marque préférée accostent à Martigny. La pluie a accompagné les vénérables sans altérer le moins du monde le moral des troupes. Dame! On a toujours une anecdote à partager au club Alfa.

Tout ce petit monde se retrouve à l'intérieur du bâtiment de la Fondation Gianada. Les oeuvres de Gauguin nous plongent dans un foisonnement de couleurs. Les tableaux du maître projettent sur les murs tout l'art d'un peintre d'exception. Bien entendu, les voitures anciennes rappellent notre passion primitive. Merci au Registre pour l'entrée offerte.

En route pour Brigue où André Harry Lüthi nous offre l'apéritif à l'agence Alfa. La pluie cède face au vent qui chasse les nuages. Jugez vous-même sur la photo de famille: ça décoiffe! Nous verserons une petite larme à la mémoire de ces Alfa froissées, victimes de la route.



Voici nos excessifs

« J'avais pourtant réservé! »

Après l'apéro, vient le repas. Gluringen est une sympathique localité du Haut Valais possédant une particularité étonnante: les restaurants se ressemblent. Excès d'adrénaline pour notre ami Philippe qui n'y comprend plus rien: « J'avais pourtant réservé! » Mais oui, au resto suivant. C'est tellement loin ces cours de répétition. Fou rire général et ambiance de fête amorcée. Voulez-vous connaître le nom de cet établissement où les steacks ressemblent à des entrecôtes? Renseignez-vous auprès de Philippe.

Rien ne vaut quelques lacets pour digérer: ça passe ou ça casse!



Raymond Moret et François Betschen

Des cols magnifiques tels que le Gothard par la Tremola, le Nüffenen, l'Oberalp et le Lukmanier attendent le déferlement. Là, c'est l'extase, que dis-je, la jouissance: 4 montées d'enfer. Le mot excès, dans tous ces sens, est ridicule.

Dans le Nufenen, Raymond (Moret) et Damien (Morand) paieront à la descente: pneus pour le premier, moteur pour le deuxième, les deux trop vieux. Rassurez-vous les conséquences restent bénignes et réparables.

La montée de la Tremola mène la vie dure aux voitures surbaissées: excès d'étincelles. Une Zagato jaune pilotée par un fou furieux (Daniel Imhof) la domptera avec maestria.



La Tremola



Les Alfa se reposent après la Tremola

Quant à l'Oberalp et le Lukmanier, disons qu'une seule formule la résume: « Pas racontable. » Et ce ne sont pas les Genevois qui nous contrediront. La photo des 3 GTV parle d'elle-même... « Ha! si j'avais une GTV6! » N'est-ce pas Pierre (Lüthi)? Hé oui, l'unique partie d'anatomie que ces braves bêtes laissent dévoiler est leur sérénissime postérieur, que ce soit en roulant ou à l'arrêt.



« Ha! si j'avais une GTV6 »



Au sommet du Lukmanier : après les émotions, les discussions

Arcobaleno di Pierino, Gorgonzola et cacao

Pêle mêle, je vous propose d'accompagner ce repas du soir avec: spaghetti, Ph. Aubry et rigoli (pluriel de rigolo). Vous ne comprenez pas? Tant pis pour vous, il fallait y être.



« Mais où se trouve le panneau de l'entrée ? »

Dimanche 6 septembre : à Morcotte, les murs ont tremblé

Le dimanche, la troupe est rôdée et les moteurs crachent leur pur sang tels des bêtes enragées.

Il est 9 heures et demie; nos compères, l'air de rien (ou l'air pas bien!), retrouvent leur bijou. Les excès de la veille affectent les mécaniques humaines, mais n'altèrent pas la passion. En route pour le Lac Majeur, en point de mire le Ristorante Grotto Mazzardit à Tronzano Lago Maggiore. Le déplacement ménage les mécaniques... pour une fois.

L'apéro, tel la vue sur le lac, sera marqué par l'eau: comme c'est beau et qu'est-ce qu'il fait chaud. Nous mangeons bien et ne rions pas moins: gags, witz et anecdotes. Pour une fois nous ne signalons aucun excès notoire.

On se croit au club Alfa: des capots ouverts et des discussions passionnées. Après les grandes théories, place à la mécanique: la caravane fait marche. Nous traversons les villages du bord du lac avec la désinvolture des gens qui savent pourquoi les passant(e)s les admirent.

A Morcote, le regard ne suffit plus et le concerto commence. Jugez plutôt: un Spider éblouissant ouvre la marche et donne le ton, suivi d'une Zagato rageuse, une Bertone bleue crachant sa fumée (bleue!) et suivent pêle-mêle, les 2000, 164, Gulia, toutes soutenues par le chant incomparable des 3 GTV6. A ce moment, les autoradios se taisent et les tympanes s'éclatent...

Le soir, nos musiciens rangent leur instrument dans un coffret: entendez par là que les voitures passent la nuit dans un garage. L'apéro, offert par le club, sera trop court pour libérer toutes les émotions de la journée. Le souper clôture la journée de façon exquise.

Lundi 7 septembre : Arese, les dieux sont passés par là

Telle une cathédrale, le musée d'Arese dévoile les mythes que notre pensée peine à imaginer.

A l'instar des Hébreux dans le désert, nous errons en banlieue durant 40... minutes. Moïse marcha durant 40 ans, mais à cette époque, les téléphones cellulaires n'existaient pas. Merci à eux ! Et tout à coup le temple se dessine sous nos yeux. Encore une barrière et la messe peut commencer. Timidement, les fidèles s'approchent du Gourou.

L'historique, les anecdotes, la technique, la philosophie et l'humanité illustrent la profession de foi de notre guide. La beauté des modèles matérialise la naissance d'une légende et élève notre passion. Rien ne sert de décrire, il faut le vivre. Merci Messieurs du Museo Storico Arese.



Alfa Romeo à l'attaque d'un nouveau marché: la 166 en tenue de camouflage

Veni, vedi, reviens-y et merci.

Après un dernier repas au pays des spaghetti, nos excessifs regagnent la Suisse... non sans pousser un petit excès (de vitesse) sur l'autoroute du Valais. Comme les Gaulois, ces alfistes sont des irréductibles ou plutôt des incorrigibles.

Merci Arlette, merci Philippe, merci à toutes et tous.

Alexandre Genoud

Membres participants :

Alleyn Ruedy, Aubry Arlette, Aubry Philippe, Betschen François, Cabrol Philippe, Châtenay Pascal, Cornu Philippe, Dubach Friedrich, Genoud Alexandre, Gerber Hervé, Gerber Christian, Imhof Daniel, Luthi André Harry, Luthi Pierre, Maggiso Marco, Morand Damien, Moret Raymond, Novelli Claude, Protzen André, Volluz Bernard et leurs accompagnantes

OLLON-VILLARS

19 - 20 SEPTEMBRE 1998

Le temps d'un week-end, la région du Chablais a vibré au son des moteurs qui s'étaient tus en août 1971, date de la dernière édition de la plus belle course de côte sur terre vaudoise.

Dès 1953, cette compétition a acquis grâce à ses organisateurs compétents une audience internationale. Au long du parcours de 8 km, les spectateurs (40'000 en 1962) ont assisté à des combats de prototypes, à des affrontements de monoplaces, à des duels de "tourismes".

Au palmarès des dix éditions figurent des noms prestigieux : Bandini, Scarfioti, Clark, Bonnier, Brabahn, Vaccarella, Siffert, Cevert...

Des voitures exceptionnelles aussi, Fergusson à 4 roues motrices, Ferrari 250 Tri, Lotus Indy, Maserati Birdcage, Ford GT 40 ...

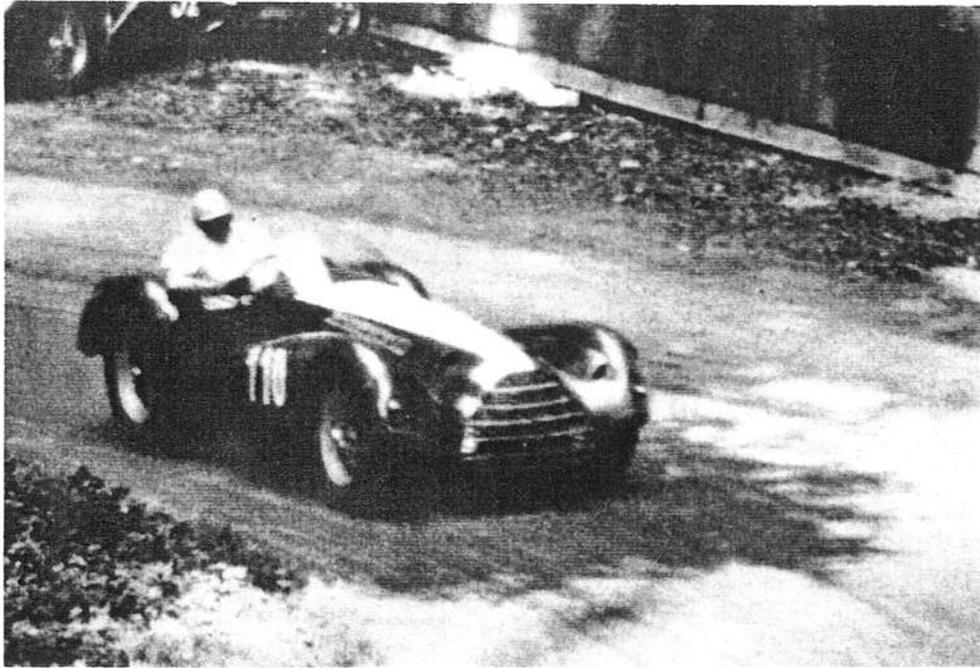
Le but de cet article est d'analyser la participation des Alfa Romeo et de relever leur valeur réelle (*voir le tableau comparatif des temps) sur un parcours inchangé durant 18 ans de course et même jusqu'à nos jours.

Si l'envie vous vient de faire une "montée" sur cette route, prenez garde de ne pas mettre une roue dans les bas côtés, il y pousse du trèfle ... à quatre feuilles !

1953 PREMIERE PLACE POUR LE V12 ALFA ROMEO

Le pilote suisse Daetwyler présente sur la ligne de départ son Alfa Romeo V12, appelée 412, avec carrosserie redessinée par Michelotti et ré-équipée de 2 compresseurs. Le châssis est dérivé de la 2900A, le V12 est celui de la monoplace de Grand-Prix 12C de 1937, dernière Alfa Romeo créée par Vittorio Jano. C'est dans cette configuration que l'on peut voir ce bolide à Mulhouse dans l'ex-collection Schlumpf.

C'est la voiture la plus puissante du plateau avec 430 cv à 5'800 t/min. En grand spécialiste de la course de côte, W. Daetwyler signe le meilleur chrono remportant la victoire absolue devant Toulo de Graffenried (Maserati 2.L.) à 5 secondes.



Willy Daetwyler sur sa 412 à compresseur - Ollon-Villars 1953

Le pilote lausannois Jenny aligne une 2300 (Monza) que l'on retrouvera dans d'autres courses de côte, à Verbois/GE notamment.

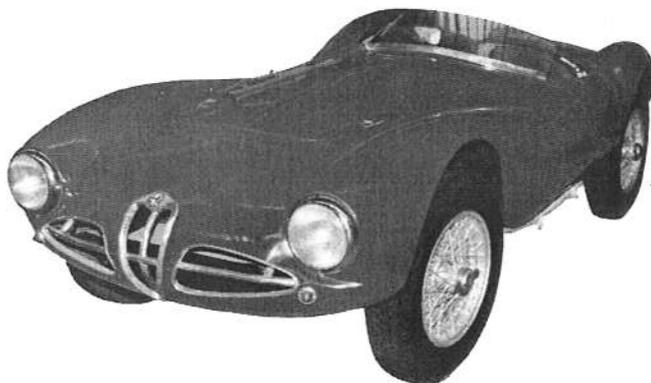
Le matériel d'avant guerre permet encore de vaincre cette année mais attention, on travaille intensément dans les ateliers de Maranello et de Stuttgart.

En catégories tourisme et tourisme modifié, les Alfa 1900 remportent les premières places devant Lancia et Citroën.

1956 QUATRE VICTOIRES DE CLASSES

Les 1900 dominent à nouveau leur catégorie en tourisme de série et tourisme modifié. Les Giulietta s'imposent en sport de série et Lillie Aumas, bien connue dans le milieu des rallyes, effectue le meilleur temps dame.

1958 OBJET VOLANT IDENTIFIE



Très rare participation en course de cette exceptionnelle et unique Alfa Romeo. Il s'agit du châssis No. 1359.00002 dit à "flancs droits" (passages de roues dégagés) qui se trouve actuellement à Mulhouse, ex-collection Schlumpf. Rappelons qu'elle est équipée d'un 4 cylindres de 1997 cm³.

Au volant, un pilote suisse de Kerzers, W. Schweitzer qui se classera 5^{ème} dans sa catégorie.

En catégorie GT modifié, l'Alfa SVZ de J.-P. Schild s'intercale entre 2 Porsche 1500.

1960 ET POUR UN CENTIEME DE SECONDE



La Lotus Elite avec structure entièrement en polyester se montre redoutable. A son volant, Walther Honegger, se place devant 11 Giulietta avec 1 centième d'avance, dominant la catégorie G.T. de série de 1000 à 1300 cm³.

Les Giulietta remportent les catégories suivantes :

- Tourisme de série : 1^{er} Ramu Caccia C., 5 Alfa occupent les 5 premiers rangs
- Tourisme amélioré : 1^{er} Foitek Karl 3 Alfa occupent les 3 premiers rangs
- G.T. modifié : 1^{er} Huber R. 8 Alfa occupent les 8 premiers rangs.

Excellent millésime pour Alfa Romeo, il y a 28 voitures au départ.
Vainqueur de cette édition: Edgar Barth, Porsche F II.

1962 LA LOTUS FAIT DE L'OMBRE AU TREFLE

En G.T. de série, la Lotus Elite domine encore avec cette fois Louis Morand de la Tour de Trême qui précède de 1 seconde 14 Giulietta emmenées par Ernest Furtmayer.

En tourisme de série, les 1900 cèdent le pas aux Jaguar, les Giulietta dominent une dernière fois en catégorie 1000 à 1300 cm³.

Dans le cadre de la création du Club des Anciens Pilotes de Grand-Prix, les spectateurs applaudissent : Fangio, Farina, Taruffi, Tadini entre autres, conduisant en démonstration des Giulia 1600 Spider.

Meilleur chrono du week-end : Jo Bonnier Porsche F1 1500 cm³ 4'27"8

Scarfioti signe un temps de 4'39"4 au volant de la Ferrari 196 SP à moteur central dessiné par Carlo Chiti.

1963 PORSCHE ET ABARTH DOMINENT

C'est une année "sans" pour Alfa Romeo qui ne figure plus aux premières places. Celles-ci sont occupées par un nom qui domine : Abarth, allié à Fiat, Simca et Porsche.

En G.T. de série :

1000 à 1300 cm³ Burgener et Humberst sont 3^{ème} et 6^{ème} loin derrière l'Abarth Simca de Biscaldi qui file à 97,6 km/h de moyenne.

1300 à 1600 cm³ Ramu Caccia est 6^{ème} à 15 secondes de Heinz Schiller sur Porsche Abarth.

Point de repère : La fameuse Ferrari 250 GTO, pilotée par Abate est chronométrée à 100,9 km/h de moyenne.

Meilleur temps

de cette édition : Jo Bonnier sur Fergusson 4 roues motrices : 109,5 km/h de moyenne.

1965 A LA POURSUITE DE LA TZ

Le pilote genevois C. Ramu-Caccia décroche la victoire en catégorie G.T. de 1300 à 1600 cm³ et donne à Alfa Romeo sa revanche sur la Lotus de Humberst distancée de 3 secondes.

Zeccoli sur la TZ 2 cède 8 secondes à Ramu-Caccia. Probablement une moins bonne connaissance du parcours explique cet écart.

Nouveau succès pour le tandem Scarfioti Ferrari avec un nouveau record absolu de 4'09"8.



TZ1
 Ramu-Caccia
 Ollon - Villars 1965



TZ2
 Zeccoli
 Ollon - Villars 1965



GTA
 Enrico Nieri (I)
 Rétrospective
 Ollon - Villars 1998

1967 LES GTA DEVANT LES PORSCHE

En catégorie tourisme, on note la présence de 4 GTA pour les pilotes : Giunti, Ramu-Caccia, Humberstet, Fatio.

C'est le pilote italien qui dominera la situation suivi par Ramu-Caccia puis la Porsche 911 de Nyfeller. Humberstet est 4^{ème} devant encore 2 Porsche 911.

Silvio Moser est inscrit sur une Alfa 33 2.0 L mais ne prend finalement pas le départ, sa voiture manquant de préparation. Porsche prend sa revanche sur Ferrari grâce à Mitter : 3'98"4

1969 LA 33 2.0L ENTRE EN SCENE

Le pilote allemand Michel Weber fait 2 montées très régulières, moins de 1 seconde d'écart, il obtient la 3^{ème} place dans la catégorie sport de 1300 à 2000 cm3.

Il concède une poignée de secondes (5 et 7) à Taramazzo et Merzario, tous deux sur Abarth.

Les Porsche Carrera 6 et 910 occupent les 4^{ème} et 5^{ème} places.

Au classement général, la 33 figure au 4^{ème} rang, et c'est Peter Schetty, pilote suisse, qui remporte la victoire sur la Ferrari 212 E. (3'47"54) à 126 km/h de moyenne.

Le moteur 12 cylindres boxer de 1990 cm3 lui permet de remporter le titre de champion d'Europe de la Montagne et lui ouvre tout grand les portes de la Scuderia Ferrari, où il marquera de son empreinte une grande page d'histoire : celle des Ferrari 312P.

1971 DERNIER ACTE

Les classements en catégories tourisme et grand tourisme sont dominés maintenant par BMW, Alpine et Porsche.

La GTA Junior de Rolf Hadorn se classe 2^{ème} dans la catégorie sport-prototype et course bi-place.

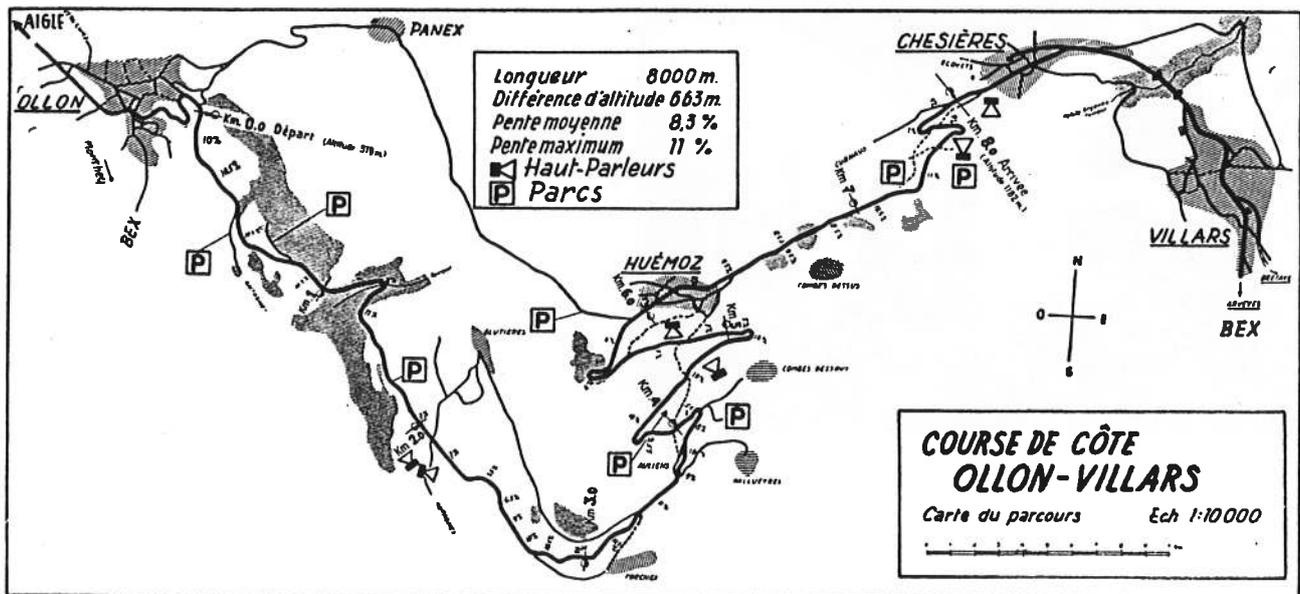
En dessous de 1300 cm3, les Sauber C1 se classent 1^{ère} et 2^{ème}. Lors de cette dernière édition, le record absolu de la montée est établi par François Cevert en 3'47"04 avec une Techno de formule 2.

Antoine Kohler

Tableau comparatif des temps

ANNEE	PILOTE	ALFA ROMEO	CATEGORIE	TEMPS	MOYENNE KM/h
1969	WEBER M.	33 2.0L	SPORT	4'12"61	114.
1965	RAMU-CACCIA	TZ 1	G.T.	4'45"4	101.
1967	GIUNTI I.	GTA	G.T.	4'46" *	100.981
1965	ZECCOLI T.	TZ 2	G.T.	4'53"8	98.
1971	HADRON R.	GTA J.	SPORT-PROTO	4'59" *	96.321
1953	DAETWYLER W.	412 C 4,5L	SPORT MODIFIE	5'05"9	94.424
1962	FURTMAYER E.	GIULIETTA	G.T.	5'25"9	88.
1958	SCHILD J.-P.	SVZ	G.T. MODIFIE	5'37"3	85.500
1958	FOITEK K.	GIULIETTA SV	G.T.	5'47"0	82.996
1958	SCHWEITZER W.	DISCO-VOLANTE 2.0L	SPORT	5'51"5	82.
1960	ETTMUELLER P.	GIULIETTA	G.T.	5'55"5	81.030
1962	WYSS W.	1900 (1975)	TOURISME	5'55"7	81.
1953	JENNY R.	2300	SPORT MODIFIE	6'05"15	78.880
1956	SCHILD J.-P.	1900 (1975)	TOURISME MODIFIE	6'06"2	78.646
1953	SEILER E.	1900 (1884)	TOURISME SERIE	6'48"11	70.568
1953	ZANCHI M.	2500	TOURISME SERIE	7'26"73	64.

* Total 2 manches, divisé par 2.



FORT DE VALLORBE

PRÉ-GIROUD 1939 - 1945

Jura vaudois

Suisse



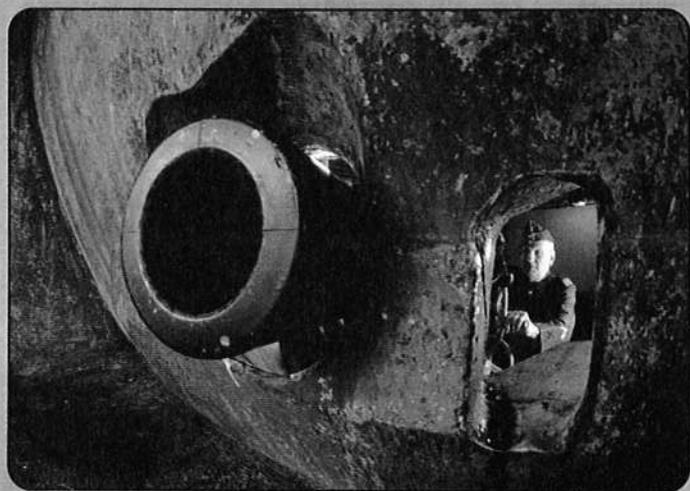
Ce samedi 28 novembre 1998, sur proposition de Friedrich Dubach, rendez-vous à Vallorbe, ville située à la frontière franco - suisse dans le nord est vaudois, où l'on peut aussi entre autres, visiter le Musée du Fer et du Chemin de Fer, la locomotive à vapeur, le Musée Gyger et les Grottes. Mais, ce matin notre choix s'est porté sur la découverte du Fort.

En effet, à notre arrivée, les pieds dans la neige, au Fort Pré Giroud construit de 1937 à 1941 et situé sur les hauts de Vallorbe en face au Col de Jougne, nous constatons que cet ouvrage fortifié d'avant la seconde guerre mondiale est formé de 3 fortins autonomes qui se cachent sous le déguisement de chalets d'alpage.

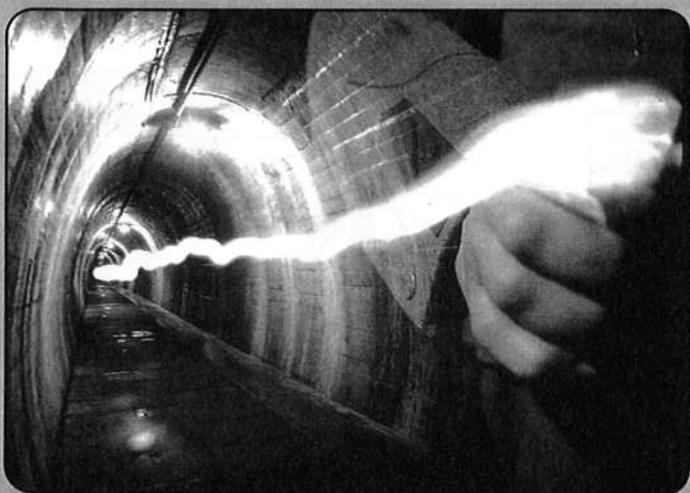
Cette visite très intéressante nous a menés d'un fortin à l'autre par des galeries souterraines qui relient les postes d'observations, des centraux de tir, une salle d'opération, une infirmerie, une cuisine, etc..., enfin tout pour la vie de 130 hommes dans cette zone protégée durant la deuxième guerre mondiale.

Nous avons aussi pu voir une exposition d'armes, de matériel et de documents plein d'enseignement.

Actuellement ce fort appartient à une fondation car il a été déclassé pour des raisons tactiques



Unique en Suisse



Pour clore cette rencontre, nous avons ensuite relié les Cluds où nous avons pris le repas dans la bonne humeur.

A. Aubry

Membres participants :

Alleyr R. - Aubry A. - Aubry P. - Betschen F. - Cabrol P. - Calgari S. - Châtenay P. - Dubach F. - Favaro L. - Genoud A. - Grossrieder W. - Johner U. - Langer O. - Luti P. - Morand D. - Moret R. - Niederhauser N. - Pieren P. - Sansonnens N.

et leurs accompagnantes



SDHM ASVE

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

Rapport annuel du Président central concernant l'année associative 1997

Durant la 12^e année de son existence, notre association a connu un nouveau développement réjouissant. Pourtant, le calme qui règne au niveau politique ne peut cacher le fait qu'il s'agit d'un calme tout au plus relatif, conséquence directe de la situation conjoncturelle actuelle: dans des périodes économiquement difficiles, l'état refrène ses ardeurs. Quant aux individus, un emploi assuré et un salaire garanti les intéressent plus que la sempiternelle mort des forêts ou une qualité de l'air comme il y a mille ans – comme si on connaissait la situation d'antan!

Votre association faitière constitue, et de loin, l'association la plus importante et la plus active au service des véhicules historiques en Suisse: elle conclut l'année sous révision par une action politique qui tente de renouer avec les succès jadis rencontrés par d'autres initiatives. La vignette Oldtimer s'impose logiquement. Elle tient compte et honore les efforts fournis par le détenteur du véhicule et elle contribue à remplir les caisses de l'état. Vous le constatez par vous-mêmes: votre association s'engage là où cela s'avère indispensable et où cela est important – sur le plan politique.

Si elle est en mesure de s'engager dans cette direction, c'est également dû à son poids politique: la concentration rapporte plus que l'éparpillement, l'union fait la force. Nous sommes donc particulièrement fiers de pouvoir vous annoncer un renforcement de nos effectifs. Ainsi, nous venons d'accueillir le 100^e club. En fait nous regroupons 87 clubs de marques et nous l'affirmons haut et fort: dans les rangs de l'ASVE, il n'existe pas de «membres potiches», pas d'associations fictives. Nous n'avons jamais été amis du trompe l'oeil.

La politique, c'est une chose – les prestations offertes à tout membre une autre. Alors que les activités politiques sont souvent perçues comme des actes abstraits, tout ce qui touche directement le membre d'un club ASVE lui est utile et cela joue un rôle croissant. De nos jours, une association doit être en mesure de fournir des réelles prestations de service. Ainsi, durant l'année sous révision, l'ASVE/SDHM a accédé à Internet – une première, en vigueur auprès de votre association faitière.

Autre nouveauté: la Centrale des Données qui édite périodiquement une liste répertoriant toutes les manifestations ayant trait aux véhicules historiques. Dans le domaine des prestations touristiques – cela constitue également une nouveauté qui n'est proposée que par la seule ASVE/SDHM – mentionnons le système de réservation qui offre aux membres des conditions spéciales dans des établissements hôteliers de qualité sélectionnés avec, en particulier, une place de garage garantie. A l'avenir, vous pourrez vous attendre à d'autres offres spéciales, émanant de votre association!

C'est avec beaucoup de soucis que nous suivons l'évolution au sein de la FIVA. On y décèle certaines tendances qui pourraient aboutir à une redistribution des cartes. Dans l'intérêt de ses membres, l'association demeure ouverte à toute évolution future et se dirigera vers les instances qui pourront lui garantir d'authentiques activités dans l'intérêt de la défense du véhicule historique. Mais l'Europe se profile à l'horizon – tout ce qui s'y passe, doit retenir notre attention. Nous venons d'émettre les premiers passeports FIVA et nous avons été chargés d'un projet FIVA d'ordre culturel. Votre association demeure donc active au plan international – en fait, nous veillons à ce que cet engagement soit même intensifié.

Le développement que subit la Suisse romande est particulièrement réjouissant. On y a procédé à des restructurations et on a créé un secrétariat en suivant le principe inamovible qui veut qu'une association capable de soutenir véritablement ses membres doit être gérée selon des principes commerciaux et non pas comme un hobby.

Je tiens à remercier le comité pour sa collaboration constructive, dirigée vers l'avenir et défendant les intérêts de la cause.

En même temps, je déplore le départ de membres aguerris du comité qui ont contribué de manière décisive au développement: Jean-François Urfer, longtemps président de l'ASVE et, à ce titre, une des forces motrices au sein de notre association. Christian Oulevay, qui a été en mesure de donner de nouvelles impulsions à l'ASVE, Ulrich Bühlmann, auquel revient le mérite d'avoir su mettre de l'ordre et d'assainir les finances de notre association et Guido Belser, négociateur né, lien indispensable avec les clubs - tous, recevez mes remerciements les plus chaleureux. Je tiens également à saluer les membres nouvellement élus et je leurs souhaite de rester vigilants, qu'ils aient des idées et fassent preuve de volonté.

Mes remerciements tout particuliers vont au président gérant, Helmut Hohenberger, qui par son engagement, sa vision d'ensemble et sa perception de ce qui est faisable ou non a donné énormément à l'association – et qui, heureusement, poursuivra dans cette voie!

Bâle le 16 mai 1998

H. A. Bichsel

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 Fax 021 881 19 42	10 % (vieilles pièces sous réserve)
GARAGE CENTRO STILE Reymond Stéphane Entre-deux-Rivières 2114 FLEURIER NE Natel 079 637 84 25 Fax 032 861 30 83	10 %
AR CLASSIC PARTS SERVICE ALFA ROMEO 1955 - 1970 Obrecht Kurt Bachtelenrain 19 CH 2540 GRENCHEM SO Tél. 032 652 39 41 Fax 032 652 60 28	10 %

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

AGENDA 1999



- 21.02 ASSEMBLEE GENERALE
- 13.03 69^{ème} SALON INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE
GENEVE - invitation Alfa Romeo
- 11.04 DELTA DU PO
CLUB ALFA ROMEO DE ROVIGO /I
- Mai ou sept. RANDONNEE D'UN JOUR (dimanche)
- 27.06 14^e RALLYE DU REGISTRE AU VALAIS
- 03 + 04.07 AHUN - MAS DU CLOS /F
organisation Club Alfa Romeo de France
COURSE DE COTE ET CIRCUIT - Visite collection Ferrari
- Début août Sortie de 3 à 4 jours (selon convenance) -
Circuit du NURBURGRING dans l'Eifel (D)
courses de véhicules d'époque
- 3 ou 10 octobre ASVE - 14^{ème} Rassemblement national toutes marques
en Suisse romande
- Fin novembre SORTIE DE FIN D'ANNEE
- STAMM :** Chaque dernier jeudi du mois au Lacotel à Avenches
de mars à octobre 1999 dès 19h00,
soit les 25 mars, 29 avril, 27 mai, 24 juin
29 juillet (évent. pique-nique au Mt Vully par beau temps)
26 août, 30 septembre, 28 octobre

