

projecteur sur

L'Alfa Roméo Giulia TI

Cette conduite intérieure qui coûte moins de 3 000 dollars aux U.S.A., combine les réflexes d'une voiture de sport au confort de cinq passagers avec une personnalité vraiment latine.

Par Alex MARKOVICH.

LES voitures italiennes sont comme les femmes italiennes : elles sont capricieuses et pourtant tellement intéressantes.

Prenez par exemple la conduite intérieure Alfa Roméo « TI ». Pendant tous les essais sur la route que j'ai faits, elle s'est comportée comme une grande dame jusqu'au matin d'un certain jour d'hiver glacial où elle refusa tout simplement de partir. J'ai tourné le démarreur, j'ai branché les dérivation, j'ai essayé de démarrer en descendant une côte, tout cela en vain. La « TI » s'arrêta simplement en bas de la côte.

Je donnai des coups de pied dans les pneus en regrettant de ne pas connaître quelques jurons italiens adaptés à la circonstance.

« Okay, reste là ! », ai-je dit en partant. (Je parle souvent aux voitures.) Je suis retourné dix minutes plus tard, avec camion-remorque et tout. Par acquit de conscience, j'ai fait tourner encore une fois le démarreur. Le moteur partit aussitôt, j'avais bonne mine.

Un mauvais démarrage est un reproche qu'on a fait souvent aux Alfa jusqu'à ces derniers temps ; ils sont maintenant équipés d'éléments d'allumage Bosch, et d'une

façon générale, ne donnent plus d'ennuis (sauf en ce qui concerne notre voiture d'essai, bien entendu).

A part ça, la « TI » est l'une des voitures que j'ai eu le plus de plaisir à conduire. Sa grande publicité, c'est qu'elle combine la tenue de route impeccable d'une excellente voiture de sport avec l'installation confortable de 4 ou même 5 personnes « de bonne taille » — le tout pour 2 927 dollars. On la voit souvent en Italie, mais ce n'est que récemment qu'elle a été importée aux U.S.A.

La silhouette ? On peut la décrire aux mieux comme « boîte à chaussures premier genre ». Mais une fois que vous êtes en route, ça n'a guère d'importance. Le petit moteur quatre cylindres à double came en tête est une merveille mécanique. Bien qu'il arrive à tirer 104 CV d'une cylindrée de 1,6 l seulement (à 6 000 tr/min), il peut accélérer en douceur à partir de 40 km/h en cinquième vitesse (si vous avez le cœur assez dur pour essayer de faire ça).

Je dis bien cinquième vitesse. Cinq vitesses bien nettes, rapides et merveilleusement synchronisées. En réalité, la cinquième est une vitesse surmultipliée avec un taux de 0,79 pour 1.

La visibilité est la meilleure parmi toutes

(Suite page 126)





Par Richard THOMAS

FERRARI « 500 SUPERFAST »

Le grand carrossier italien Pininfarina a réalisé récemment trois nouvelles transformations qui ne manqueront pas d'attirer l'attention des amateurs de belles voitures.

Sa première nouvelle création est une Ferrari « 500 Superfast ». Elle est dotée du moteur classique 12 cylindres Ferrari de 5 000 cm³, qui développe 400 CV à 6 500 tr/mn. Il en résulte ainsi une voiture parmi les plus puissantes, manœuvrables et rapides de la production mondiale.

La partie antérieure présente une ligne très inclinée vers l'avant, de forme déportante, qui permet de particulières conditions aérodynamiques. La grille, de forme ogivale, a des dimensions très réduites, mais suffisantes pour un bon refroidissement du moteur.

Le pare-chocs avant est formé de deux pièces, de dessin nouveau et placées aux extrémités de la grille. Elles se terminent en s'effilant sur le côté. La ligne des ailes avant, qui comprennent les phares réglementaires, se mêle à la partie avant de la voiture.

Le côté, complètement lisse, contribue à donner à la voiture une ligne singulièrement effilée.

Le toit est de ligne continue jusqu'à l'intersection de la partie finale du coffre, où il forme une petite arête et il est allégé par une grande lunette de ligne filante.

Le pare-brise, très grand, à double courbure, a une inclinaison et une ligne aérodynamiques ; les glaces latérales sont constituées par deux déflecteurs ouvrables, deux glaces descendantes et deux glaces arrière fixes.

Dans la partie arrière, un couvercle manœuvrable par une poignée intérieure, donne accès au coffre à bagages. Celui-ci est de grandes dimensions grâce à la particulière forme tronquée de la queue.

Le pare-chocs arrière, comme l'avant, est formé de deux pièces placées dans la partie centrale de la queue. Le groupe optique arrière est situé au-dessus du pare-chocs et son dessin suit celui de la queue.

ALFA-ROMEO GIULIA SPORT

COUPÉ SPÉCIAL 2 PLACES

Sur le châssis tubulaire de l'Alfa-Roméa « Giulia 1600 », prestigieux produit de la maison milanaise qui, cette saison aussi, a recueilli d'excellents résultats sportifs, la Pininfarina a réalisé cet exemplaire unique de carrosserie pour exprimer sa particulière conception d'un véhicule sportif.

La voiture présente une ligne particulièrement ondulée qui, en partant de la section elliptique de la partie avant — de laquelle

naissent les carénages des garde-boue avant — se développe en un pavillon très large et se termine dans la partie arrière, à profil continu, avec une queue tronquée particulièrement effilée.

La partie avant, très descendante vers l'extrémité antérieure, présente une ceinture périmétrale dans laquelle on a obtenu deux prises d'air.

Le coffre moteur, à section courbée, pré-

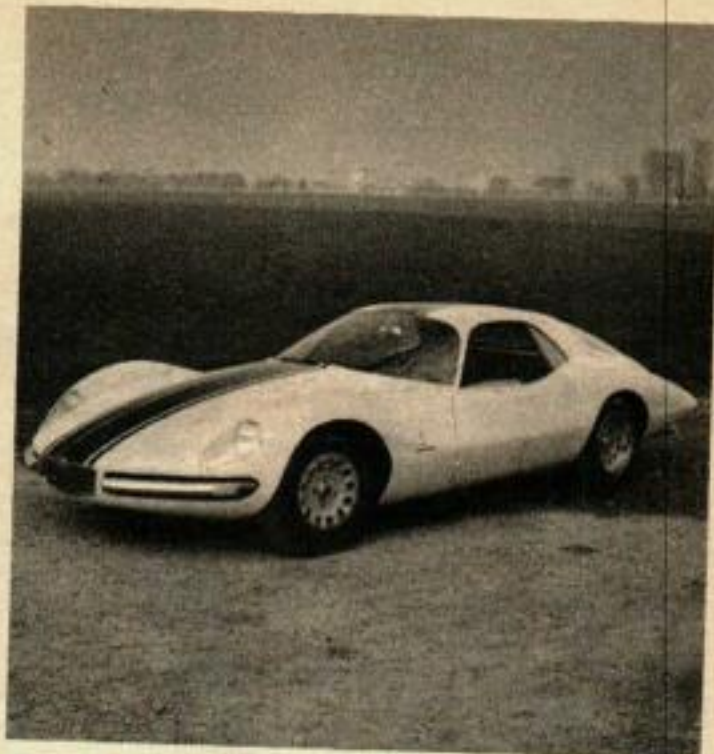
sente un relief longitudinal qui en réduit optiquement le volume. Dans les garde-boue, on a placé les phares avec des carénages en perspex qui en continuent intégralement la ligne.

Les glaces latérales sont constituées par deux glaces descendantes dans les portes, à section courbée et par deux volets arrière fixes.

Dans la partie arrière, très descendante, est situé le coffre à bagages auquel on accède par un grand couvercle pivoté au pavillon, qui comprend la lunette. Les groupes optiques, de nouveau dessin, sont placés dans la partie terminale de la queue.

A l'intérieur, le tableau de bord, rembourré en matériel mousseux antibruit et antireflex, comprend les appareils de bord, placés exprès dans des carénages ogivaux et toutes les autres commandes.

La voiture est dotée de deux sièges spéciaux, de forme anatomique. Tout l'habitacle est réalisé en cuir élastique et il est amplement fourni en caoutchouc mousse pour une plus grande sécurité.



ALFA ROMEO GIULIA Sport. Voici le résultat des travaux soignés de Pininfarina sur le coupé 2 places d'Alfa Romeo.



FIAT 2300 S. L'élégante sobriété de ligne de ce coupé Fiat saute aux yeux. On voit tout de suite que c'est une réalisation Pininfarina.

FIAT « 2300 S » COUPÉ SPÉCIAL 2 PLACES

Sur un châssis Fiat « 2300 S », la Pininfarina a réalisé ce coupé spécial 2 places.

La ligne de la carrosserie répond aux principes de simplicité et de fonctionnalité. L'emploi réduit des chromes en souligne encore plus la sobriété de conception.

La partie avant, étudiée pour obtenir une excellente pénétration dans l'air, descend vers l'avant, en continuité avec les garde-boue.

La grande lunette, au-dessus de laquelle se trouve une prise d'air pour l'intérieur, permet une grande visibilité panoramique.

Le pare-brise, à plusieurs courbures, pré-

sente une inclinaison et une largeur remarquables en donnant à la carrosserie une particulière caractéristique sportive.

Le pavillon, de section très mince et aplatie, naît de la partie supérieure du pare-brise et descend doucement sur la grande lunette entourée par deux légères nervures.

L'intérieur est réalisé en cuir ; les sièges avant, très confortables et enveloppants, ont une forme anatomique et fonctionnelle. Tout le tableau de bord est réalisé en matériel mousseux, antibruit et antireflex ; il est couvert en cuir.