

BULLETIN N° 39 2016



Registre Suisse

ÉDITORIAL

Un large chapitre de cette 39^e édition de notre Revue est destiné à mettre en évidence les Alfa de nos membres. Vu la qualité très relevée de ce patrimoine historique, le moment est venu de le faire connaître et par là-même de positionner notre Registre avec ses objectifs initiaux et ses activités. Une sélection parmi tant de modèles divers a été faite, d'autres suivront dans les prochaines éditions. Je tiens à remercier les Membres qui ont lâché quelques instants le volant pour prendre la plume et nous faire partager leurs expériences vécues avec « les chevaux de feu ».

Pour la présentation des belles, les métaux, dont elles sont faites serviront de fil rouge. Chauffés à blanc, coulés, laminés, pressés ou alliés entre-eux, ils sont omniprésents dans l'objet de notre passion. De la mine à la fonderie, de la planche à dessin à l'usine, ces métaux ont été façonnés avec autant de soins que l'on a mis pour produire un magnum de Sassicaia ou un fût d'aceto balsamico de Modène. Vos Alfa sont les témoins d'un siècle durant lequel l'Italie a démontré son savoir-faire en additionnant le meilleur de l'artisanat et de l'industrie.

Merci à vous, « Alfisti » qui gardez précieusement ces fragments originaux d'une grande épopée humaine et technique.

Antoine Kohler
Rédaction-Coordination-Photos
kohlerantoine@sunrise.ch

Reproduction interdite sans l'autorisation de l'auteur.



SOMMAIRE

Éditorial: Antoine Kohler	2
Mot du Président, Patrizio PIEREN	3
Nouveaux membres	4
Les Alfa Romeo du Registre, Antoine KOHLER	5
22 mai 2016: Sortie à la Vallée de Joux, Philippe CORNU	26
4 juin 2016: Le Landeron Classic, Patrizio PIEREN	30
10 et 11 septembre: 35 ^e anniversaire du Registre, Dominique PANISSOD	32
15 octobre 2016 Journée Technique, Patrizio PIEREN	38
SHVF Soirée des Présidents, Patrizio PIEREN	42
La Commission Technique, Patrizio PIEREN	43
La Boutique, Christian OVERNEY	44
Comité 2016	46
Calendrier 2017	47

LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers amis et membres passionnés du Registre Suisse Alfa Romeo.

Je débute ce mot du président en remerciant toutes les personnes qui ont œuvré pour permettre au RSAR de pouvoir continuer à exister, car il est vrai que 2016 avait mal commencé.

Merci aussi à tous les membres pour leur soutien, leur confiance et leur participation aux différentes manifestations du RSAR car la réussite d'une sortie ne dépend pas seulement de l'organisation et de l'organisateur mais aussi du nombre de participants.

Je remercie aussi tous les membres pour la qualité de leurs Alfa Romeo. C'est à souligner doublement. Maintenant parlons de cette année 2016 qui au final s'est avérée fantastique et ceci grâce au comité et aux mêmes personnes qui ont organisé tout au long de l'année de magnifiques rendez-vous. Je dirai donc tant pis pour les absents.

Commençons par la sortie du lac de Joux organisée par Philippe Cornu, la participation au Landeron Classic organisée par Patrizio Pieren votre dévoué président actuel, le 35^e organisé par le comité actuel ainsi qu'avec l'aide d'Antoine Kohler, de Marc Beuchat, de Philippe Cornu, de Rolland Bandieri et d'Yves Badan.

Et enfin pour conclure le programme 2016, la journée technique au garage Autodelta organisée par Patrizio Pieren. Au vu du succès rencontré par chacune de ces manifestations, je pense pouvoir dire que maintenant le RSAR a repris le bon chemin.

Je profite aussi de l'occasion pour faire un appel aux membres qui pourraient être intéressés à participer à l'organisation de nos manifestations et ainsi épauler le comité dans ses démarches d'organisation. Car un jour où l'autre la relève du comité devra bien se faire.

Avec le comité actuel, composé de membres « passionnés » qui ont tous le même objectif, à savoir faire vivre le RSAR, nous pouvons voir les choses du bon côté et la preuve en a été donnée tout au long de cette splendide année par la qualité des sorties proposées, et surtout par la magnifique participation des membres qui ont répondu présent en nombre à toutes nos manifestations. Cela démontre combien la passion est toujours présente chez nos membres, pour reprendre certains propos de Philippe Cornu qui souhaitait comme président quelqu'un de plus proche de la mécanique, il semblerait que son souhait se soit exhaussé.

C'est ainsi que j'en termine avec le mot du président, en souhaitant une longue vie au RSAR et que l'année 2017 sera toute aussi bonne que 2016.

Passionnément Alfa Romeo
Patrizio Pieren, Président



Photo: Delores Pieren

BIENVENUS AU RSAR EN 2016!

Nous avons eu le plaisir d'enregistrer
les arrivées dans notre Club des membres suivants :

Jean-Charles BERRA	Giulia Super 1.6	Genève
Sergio CIGNARALE	Spider 2000 Zender (1988)	Tolochenaz
Giovanni D'ONOFRIO	Brera coupé	Châtel-Saint-Denis
Mauro D'ONOFRIO (fils de Giovanni)		Châtel-Saint-Denis
Michel DOUSSE	GTV 6 Grand Prix (1986)	Orsonnens
Pierre-Jean FESSLER	Brera spider 2.2 JTS (2010)	Bremblens
Pierre GRABER	Giulietta SS	Auvernier
David MEIER	Spider 2000 veloce (1972)	Onex
Patrick MERLET	156 GTA SW	Le Lignon
Daniel PACHE	Giulia (1978)	Lausanne
Jean-François SEGATORI	Giulia spider (1965)	Morges
Raffaele SERICCHIO	75 3.0 V6 Q.F.	Zürich
William TILLE	1900 CSS Touring (1956)	Le Sepey
Charles-Albert TORNAY	Giulia 1600 veloce spider (1962)	Grimisuat
Zsolt KAJTAR	159 SW 3.2 V6 Q4	Lausanne

A tous ces nouveaux venus, le Comité est fier de les accueillir et se réjouit de les revoir aussi souvent que la passion et « la meccanica delle emozioni » les inviteront à participer à nos manifestations.



**ALFA ROMEO:
PLUS DE 100 ANS D'HISTOIRE,
UNE PRÉSENCE PERMANENTE EN COMPÉTITION.
LES SIGNATURES DES PLUS GRANDS CARROSSIERS.**



Voilà quelques raisons pour créer de l'intérêt et développer les passions. La particularité d'Alfa Romeo réside dans le fait que les enseignements acquis en compétitions doivent s'appliquer aux voitures de séries. Les solutions techniques seront audacieuses mais un critère important doit être pris en compte: la notion du plaisir de conduire, soit une bonne ergonomie du poste de pilotage, une sécurité active optimum, le tout présenté avec une carrosserie que l'on est impatient de retrouver à chaque rendez-vous. Né comme ça ou pas? Faites le test du trèfle chez l'un de nos agents. Tel était le slogan publicitaire des années 70. Nous l'avons tous fait, voici le résultat:

Les Alfa Romeo de nos adhérents...



Il y a un peu plus de 10 ans,
la revue RÉTROVISEUR publiait un essai de
cette Alfa qui se concluait, sous la plume de
Christophe Wilmart :

« Décidément Alfa Romeo avait
déjà tout compris il y a 50 ans... »

Effectivement les Jaguar XK et Lancia Aurelia
B20 ont souvent vu l'arrière effilé signé
Touring.



Propriété de
Monsieur William TILLE

1954 1958

Membre du Registre
Suisse Alfa Romeo

1900 C SUPER SPRINT – Carrosserie TOURING aluminium
4cyl. 1975 cm³ – 115 cv – 5500 t/min. – 1000 kg – boîte 5



Première Alfa signée par Giorgetto Giugiaro qui fait ses débuts chez Bertone. Le style très harmonieux et homogène de ce coupé sera utilisé encore largement par la série des Giulia jusqu'en 1976. Production confidentielle de 700 exemplaires !

Propriété de Monsieur
Fabrice MARENDAZ

1960 **1962**

Membre du Registre
Suisse Alfa Romeo

2000 SPRINT – Carrosserie BERTONE acier
4cyl. 1975 cm³ – 115 cv – 5900 t/min. – 1200 kg – boîte 5



A l'origine il n'était pas prévu de produire ce coupé, tout au plus 200 à 300 exemplaires. La Berline n'étant pas prête pour le Salon de Turin 54, Alfa prépare hâtivement son coupé destiné aux essais. Revirement extraordinaire de l'histoire, les commandes affluent, elles vont sauver la Carrozzeria Bertone...



La Giulietta: c'est une ligne sublime et intemporelle de quelque côté qu'on la regarde! Munie de garnitures chromées savamment disposées, on a autant de plaisir à la polisher, qu'à la piloter. Déjà très bien équipée pour l'époque, avec une instrumentation complète, le modèle de 64 héritait des freins à disques qui améliorait ostensiblement la qualité de freinage et surtout en facilitait les réglages lors du changement de plaquettes. Équipée de la version très carrée du 1'300 cc, la voiture est très joueuse avec un caractère typique des bialbero des bonnes années. La limite de ce petit bloc s'observe rapidement sur un parcours exigeant comme un col de montage (en montée) qui nécessite de le tenir constamment en surrégime pour ne pas perdre le rythme. Malheureusement, seule la version de 1961 montée en 1'600cc bénéficie d'une boîte 5 vitesses, dommage! Habitabilité: évidemment ce petit

coupé est étriqué avec une malle arrière minimaliste, néanmoins utilisé en deux places, il pouvait disposer d'un espace utile suffisant pour accueillir une grande valise dans l'espace réservé habituellement aux places arrière. Le confort des sièges est correct, mais est terni par une tenue latérale inexistante, ce qui oblige le conducteur pressé à s'accrocher au volant lors de virages rapprochés. Les grands gabarits peuvent suffisamment reculer le siège pour être à l'aise, mais leur tête touche le ciel de toit très facilement. Avec un roulis assez marqué, la tenue de route peut surprendre quand on ne la connaît pas, mais qui une fois domptée, démontre une adhérence plutôt étonnante, surtout avec une monte de pneu moderne (re-fabrication Michelin par exemple).

Jean-Charles Berra

Propriété de
Monsieur Jean-Charles BERRA

1954 1965

Membre du
Registre Suisse Alfa Romeo

GIULIETTA SPRINT – Carrosserie BERTONE acier
4cyl. – 1290 cm³ – 80 cv – 6300 t/min. – 880 kg – boîte 4

La Giulietta T.I. est d'abord une révolution : la voiture familiale qui gagne des courses !

Dans le contexte des années 50-60, elle n'est pas bon marché. Elle s'adresse plutôt aux cadres qu'aux ouvriers. Et surtout aux pères de famille qui doivent faire des concessions pour loger la marmaille, tout en profitant d'une voiture plus rapide que la moyenne.

Pour moi, elle représente aussi l'odeur des tapis en caoutchouc, la banquette arrière où l'on est baladé quand papa met le pied... Et cet élégant volant bicolore noir et blanc, avec un écusson doré qui fascine, quel charme ! Et puis, il y a un compte-tours : c'est du sérieux, on contrôle la salle des machines, pas comme dans une Taunus ou une Rekord ! Le levier de vitesses encore au volant et la banquette aussi à l'avant, montrent que l'on est qu'au début de cette évolution vers des berlines performantes. Le comportement est agile (elle est

légère), le moteur grimpe rapidement dans les tours, mais elle fait plus de bruit qu'elle n'avance en réalité, du moins selon les critères d'aujourd'hui.

Par rapport aux veaux marins qui hantent le bitume en ce temps-là, elle tient la route à des vitesses supérieures, tout en se balançant pour le plus grand bonheur de ses occupants. Elle se balance, mais elle ne décroche pas. C'est pour ça qu'elle va plus vite que ses contemporaines. Une fois rassasié de ces sensations, on la regarde habillée dans sa jolie couleur « sixties » et on fond devant ce museau typiquement Alfa, sa ligne simple, mais élégante, même si elle est un peu perchée sur ses roues étroites. Un amour de voiture, tout simplement. Merci à ceux qui ont pris soin d'en préserver quelques unes.

Jean-François Schwarz

Carter de différentiel en fonte d'aluminium, en exclusivité sur une voiture de série.



Propriété de
Monsieur Jean-François SCHWARZ

1955 1963

Membre du
Registre Suisse Alfa Romeo

GIULIETTA BERLINA T.I. – Carrosserie ALFA ROMEO - PORTELLO acier
4cyl. – 1290 cm³ – 65 cv – 6100 t/min. – 920 kg – boîte 4

Alfa Romeo n'avait pas envisagé la production d'un cabriolet dans la gamme Giulietta. C'est sur l'initiative du fameux importateur de New-York, Max Hoffmann, que l'on doit l'existence de ce modèle. Il s'engage à acheter les 600 premiers exemplaires d'une voiture qu'il n'a jamais vue! Un concours est lancé auprès de Bertone et Pinin Farina pour construire un prototype grandeur réelle, sur la base de châssis courts. C'est finalement Pinin Farina qui obtient le contrat, car on voit mal Bertone déjà submergé par la production inattendue de la Sprint, relever ce nouveau défi. Ces 2 prototypes historiques sont visibles dans la collection de Gérard Bugnon.

Ci-dessous un exemplaire de la première série, sans déflecteur, se retrouve devant la mine d'acier abandonnée qui lui a donné naissance sur l'île d'Elbe à Calamita.

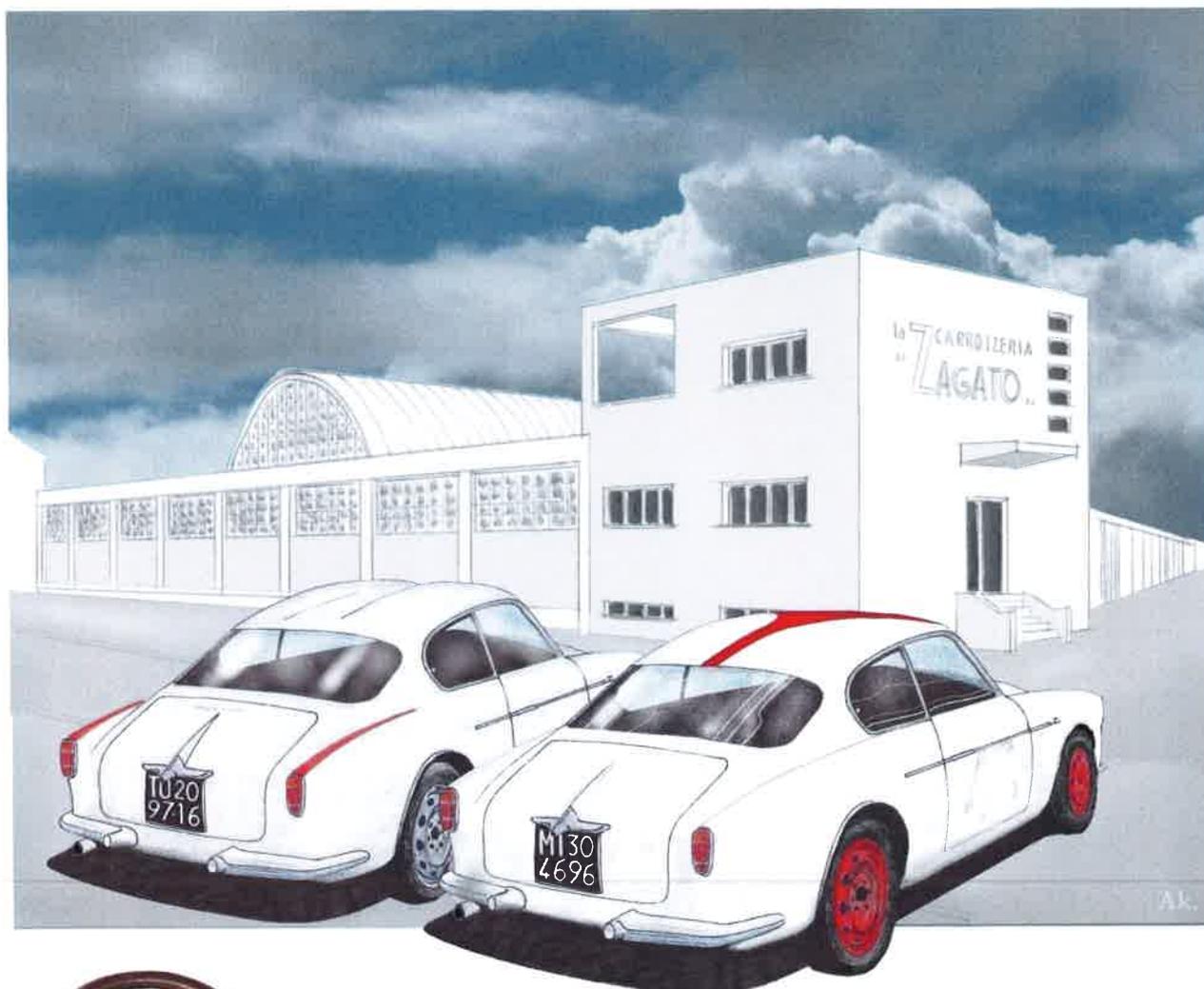


Propriété de
Monsieur Michel MARIETHOD

1955 1962

Caissier du
Registre Suisse Alfa Romeo

GIULIETTA SPIDER – Carrosserie PININ FARINA acier
4cyl. – 1290 cm³ – 80 cv – 6300 t/min. – 860 kg – boîte 4



Déshabillée par le voisin Zagato, puis vêtue d'aluminium, cette fille illégitime sera couronnée de lauriers en remportant la Coupe des Alpes et le Liège-Rome-Liège en 1958. Dès lors, environ 18 pilotes apportent leur Sprint Veloce chez Zagato pour effectuer cette mue. En-haut, les 2 premières SVZ construites devant les ateliers Zagato, Via Giorgini 16-18 Milano, à droite la première de Massimo Leto Di Priolo, à gauche la 2^e de Carlo Maria Abatte avec son toit à double bulbes. En rouge, un exemplaire de la 2^e série, vu à la collection de Axel Marx.

1956 1959

SPRINT VELOCE ZAGATO SVZ Carrosserie ZAGATO aluminium
4cyl. – 1290 cm³ – 115-130 cv – 7000 t/min. – 700 kg – boîte 4



A 8 ans, en 1961, j'avais les yeux pas plus hauts que les capots des voitures parquées dans la rue menant à l'école. Un jour, la forme inhabituelle d'un passage de roue m'a stoppé net. Quelqu'un avait dessiné de la vitesse ! C'était une Sprint Spéciale véritable fusée portant fièrement son badge émaillé avec le petit « b » bleu foncé. Dès ce jour, j'ai compris qu'en Italie on ne traite pas le sujet comme ailleurs... et le « b » iconique bouleversera l'histoire de l'automobile durant des décennies avec son extraordinaire créativité intarissable. Merci Nuccio, industriel audacieux et provocateur, découvreur de talents !

Antoine Kohler



Propriété de
Monsieur Pierre GRABER

1957 **1962**

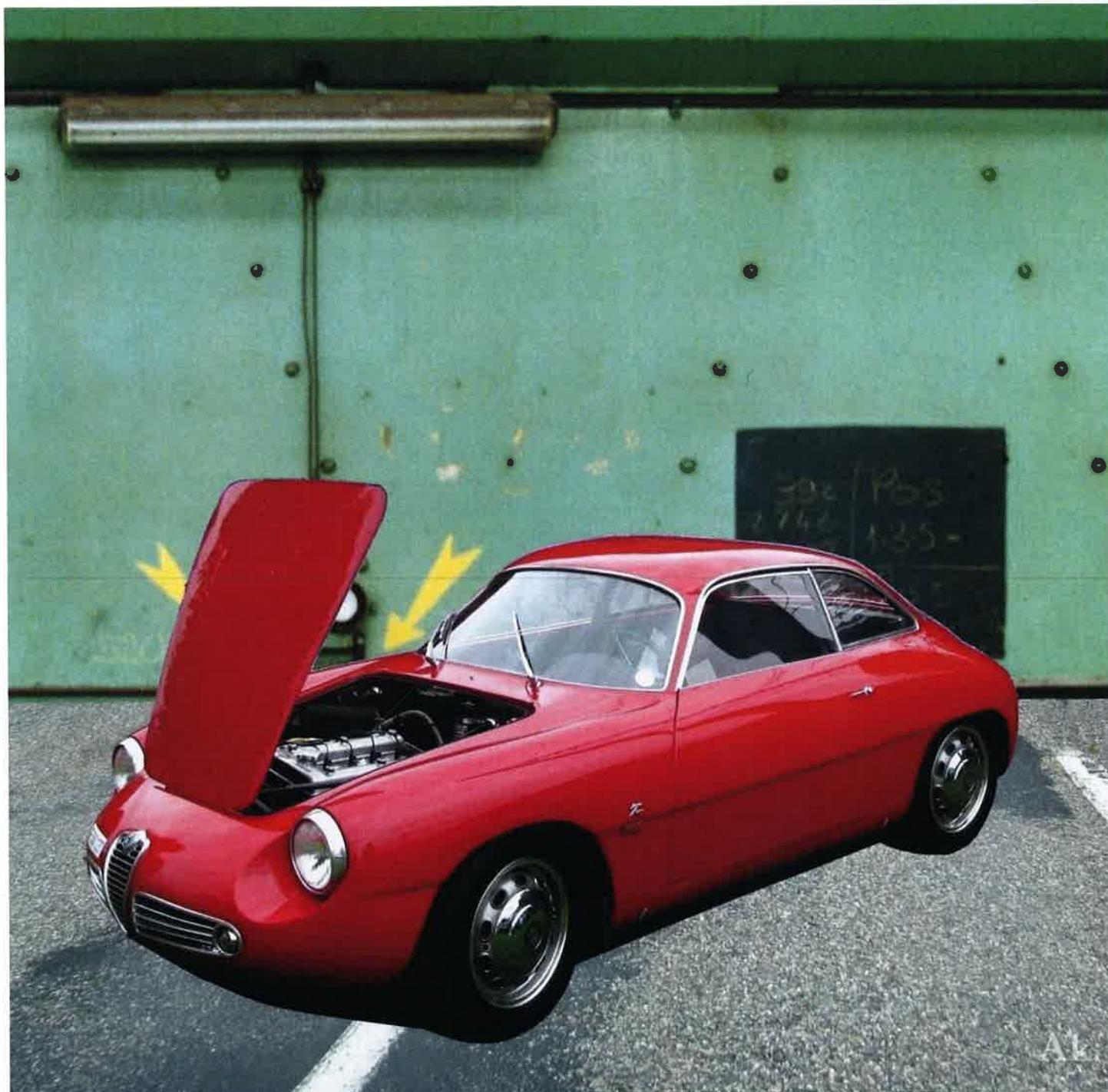
Membre du
Registre Suisse Alfa Romeo

GIULIETTA SPRINT SPECIALE – Carrosserie BERTONE acier
4cyl. – 1290 cm³ – 100 cv – 6500 t/min. – 860 kg – boîte 5



En 1919, Ugo Zagato crée son entreprise fort de ses expériences acquises dans le domaine des métaux légers et le façonnage des fuselages d'avions. On parle ici évidemment de l'aluminium qu'il saura adapter à l'automobile. Le fruit de la collaboration avec Alfa Romeo se révélera avec la 1750 GS victorieuse des 1000 Miglia en 1929 et 1930. Ses deux fils, Gianni, l'ingénieur, et Elio, le pilote, se font connaître dans les années 50, en habillant pour des pilotes privés, notamment les membres de la Scuderia St-Ambroeus de Milan, des voitures prêtes à gagner !

Antoine Kohler



Propriété de
Monsieur Philippe CLAUDE

1960 **1961**

Membre du
Registre Suisse Alfa Romeo

GIULIETTA SZ – Carrosserie ZAGATO aluminium
4cyl. – 1290 cm³ – 100 cv – 6500 t/min. – 765 kg – boîte 5



La version Coda Tronca n'est pas due à l'usine Alfa Romeo, mais à la Carrozzeria Zagato. A la fin de la saison sportive de 1959, Elio Zagato est préoccupé par la supériorité des Lotus Elite. Afin de riposter, il est nécessaire de travailler sur l'aérodynamisme pour augmenter la vitesse. Un jeune dessinateur de 22 ans est engagé par Zagato pour participer à cette opération : Ercole Spada. Il s'inspire d'une Maserati du Mans, spécialement dessinée par Frank Costin, ingénieur en aéronautique, auteur des Lotus et Vanwall. Ajoutons à cette référence les premières recherches effectuées au début du siècle par Jaray, Kamm, et Fachenstein qui ont été les premiers à poser les bases théoriques du coda tronca. La théorie était là, restait à la prouver et à l'exploiter...



1959 1963

GIULIETTA SZ – Carrosserie ZAGATO « coda tronca » aluminium
4cyl. – 1290 cm³ – 100 cv – 6500 t/min. – 785 kg – boîte 5



Plusieurs gabarits façonnés en aluminium et directement greffés sur une SZ seront testés sur l'autoroute Milan-Bergame. Elio est au volant, Ercole à sa droite est chargé du chronomètre. A leur grande surprise, ils obtiennent un 227 Km/h!... qui sera confirmé en course sur le circuit de Monza, où le 29 juin 1961, Elio Zagato remporte la Coupe St.Ambroeus. La version Coda Tronca va être proposée aux clients et sera présentée en première mondiale au Salon de l'Auto à Turin en octobre 1961 puis en mars 1962 à Genève. On notera la présence d'un nouveau profilage du capot qui se relève avant le pare-brise pour intégrer les essuie-glaces et augmenter leur efficacité à grande vitesse.



L'une des 44 SZ Coda Tronca construite chez Zagato, importée le 16 février 1962 par Alfa Romeo Lugano. Elle est acquise par Pierre Scaramiglia, agent de la marque à Genève, Station du Salon. Il l'engage dans plusieurs courses de côtes, La Faucille 62 en haut à droite, Cesana-Sestrière 64, Verbois 67. Puis son nouveau propriétaire, Monsieur Gérald Arnoud, membre du Registre Suisse Alfa Romeo participe à nos sorties. Ensuite elle est rachetée par Claude Sage, alors Président du Salon International de l'Automobile de Genève.

GIULIETTA SS UN AVION SANS AILES

En roulant vers Gstaad au volant de la Giulietta Sprint Spéciale lors de notre dernière sortie je me demandais comment deux voitures aussi semblables pouvaient être tellement différentes. J'avais eu l'occasion de faire près de 2 000 km quelques semaines plus tôt au volant d'une Giulietta Sprint Zagato lors du rallye historique Liège-Rome. Deux mille kilomètres très accidentés. Un peu comme la route menant à Gstaad. La qualité du revêtement en moins. La chaleur en plus. Si la Sprint Spéciale négociait avec élégance les virages menant à la station, elle n'avait malheureusement pas l'agilité de la Sprint Zagato. Je me suis alors remémoré leur histoire commune et leur rivalité ancienne. Ces deux voitures, appelons les SS et SZ, ont été de redoutables adversaires avant de finir par être complémentaires au sein de la gamme Alfa Romeo. Les deux voitures partagent le même empattement court de 2,24 m identique à celui de la Giulietta Spider, le même moteur 1300 cm³ poussé à 100 CV, la même boîte de vitesses à 5 rapports et tout le reste de la base mécanique dont notamment les énormes freins à tambours à 3 mâchoires à l'avant. Qu'ont-elles de différent ?

La SS a été carrossée par Bertone et la SZ par Zagato. La carrosserie de l'une combine acier et aluminium, celle de l'autre est 100% aluminium. Deuxième différence : l'aménagement intérieur, confortable pour la SS, rudimentaire pour la SZ. D'où un gain de poids de 75 kg soit un avantage de 9%!! Énorme. Dernière différence : la longueur (3,92 m contre 4,12 m) et les porte-à-faux, plus

longs sur la SS. Mais revenons en arrière.

Pourquoi ces deux voitures ont-elles lutté pour se faire une place au soleil sur le même créneau dans la gamme Alfa Romeo ?

Tout a commencé par un accident ! En 1956, le pilote italien Leto di Priolo au volant d'une Giulietta Sprint Veloce, détruit sa voiture à l'occasion des célèbres Mille Miglia. Il s'apprête à l'envoyer chez le démolisseur quand ils se ravise et demande à son ami Elio Zagato spécialiste de l'aluminium de lui concevoir et fabriquer une carrosserie sur mesure pour sa voiture. Aussitôt dit, aussitôt fait. Zagato produit un exemplaire unique nettement plus léger que le véhicule d'origine. Zagato ne se contente pas de concevoir une voiture plus légère. La forme de la nouvelle voiture, plus aérodynamique, n'a qu'une lointaine ressemblance avec le véhicule d'origine. L'aménagement intérieur est modifié lui aussi et bénéficie de l'ingéniosité de Zagato pour gagner du poids jusque dans les moindres détails. A l'arrivée, la voiture pèse 750 kg contre 895 kg pour une Sprint Veloce. Sans surprise, dès sa première course la nouvelle voiture, rapidement baptisée Giulietta Sprint Veloce Zagato (SVZ), se montre plus rapide que les Giulietta Veloce d'usine et les bat ensuite régulièrement. Voyant cela, d'autres pilotes, sans que leur voiture ne soit accidentée, l'apporte à Zagato pour qu'on en enlève la carrosserie d'origine pour la remplacer par une carrosserie en aluminium.

Alfa Romeo n'appréciait pas vraiment que ces Giulietta modifiées soient si compétitives. En effet, vendre une voiture pour la voir ensuite entièrement démontée pour être reconstruite était un espèce d'affront pour



Au total 18 Giulietta SVZ sont construites de 1956 à 1959. Toutes exemplaires uniques et légèrement différentes les unes des autres. Le Registre Suisse a eu l'occasion de voir un de ces exemplaires exceptionnels chez Axel Marx l'année dernière. Chez Gérald Bugnon lors de notre dernière sortie nous avons pu admirer un exemplaire tout à fait intéressant : une voiture qui a tout d'abord été recarrossée par Zagato et finalement à nouveau en 1961 par Giovanni Michelotti. Trois vies !



GIULIETTA SZ LA GLOIRE AVEC ELLES



Alfa Romeo dont l'expérience de la compétition automobile était un peu moquée. Et c'est de cette frustration qu'est sorti le projet de la Sprint Spéciale. La SS.

Pour gagner en agilité, on part de la plateforme de la Spider, plus courte de 14 cm que celle de la Sprint (et donc des SVZ). C'est le carrossier

Bertone qui est chargé de concevoir la carrosserie. Et en particulier

Franco Scaglione qui avait déjà participé au projet de la Sprint mais qui s'était surtout illustré avec les étonnant prototypes BAT qui avaient permis d'accumuler une importante expérience dans l'aérodynamique. Il utilise tout son savoir-faire pour améliorer l'aérodynamique de la voiture, d'où cette forme allongée tellement caractéristique du modèle. L'arrière de la voiture est légèrement tronqué, une des premières applications de la théorie de Kamm. Le résultat est un Cx de 0,29 étonnant même de nos jours. On gonfle le moteur de la Veloce pour le faire passer de 90 CV à 100 CV.

Et finalement on lui apporte une boîte de vitesses à 5 rapports. La seule disponible à l'époque est celle de la 2000 (type 102) lancée en 1958. Deux ou trois prototypes sont construits en aluminium. Résultat : la voiture dépasse allègrement les 200 km/heure. Pas mal pour un 1300 cm³. Satisfaits ? Dans un premier temps oui, mais ensuite il faut se rendre à l'évidence : sur un parcours identique, les vieilles SVZ sont toujours plus rapides. On imagine l'embarras d'Alfa Romeo et les longues journées de réflexion. Heureusement pour Alfa Romeo et pour nous, toutes frustrations surmontées, la décision est prise de collaborer avec Zagato plutôt que de tenter de le concurrencer. Le projet SZ est lancé. Alfa Romeo fournit à Zagato la base mécanique de la SS, avec tous ses progrès par rapport aux Veloce. Zagato de son côté fournit la carrosserie et l'aménagement de l'habitacle. En résumé chaque marié apporte ce qu'il a de mieux dans la corbeille. Les châssis sont construits chez Alfa Romeo, envoyés chez Zagato pour être carrossés avant de revenir chez Alfa Romeo pour être motorisés. Un long parcours qui n'était souvent pas terminé. À leur sortie d'usine les SZ sont souvent confiées aux bons soins d'un « preparatore » qui optimise encore les performances de la voiture tant au niveau de la puissance qui est poussée jusqu'à près 130 CV à 7.500 tours que du train roulant. Les plus fameux « preparatori » furent Conrero, Facetti, Nardi ou Bosato.

J'ai eu la chance de tomber dernièrement sur un tableau avec les mesures précises des principales modifications apportées par chaque « preparatore » à la carburation, à l'allumage et aux réglages des arbres à cames. Impressionnant. Si chacune des SVZ est unique, les 170 SZ produites en 1959 à 1960 sont des modèles de série, quasiment identiques. Les collections Marx et Bugnon, avec les SVZ et SZ côte à côte nous ont permis de voir l'évolution entre les deux modèles et notamment l'aspect plus compact de cette dernière.

En 1961, Zagato apporte une modification à la carrosserie pour en améliorer encore l'aérodynamique. L'arrière est allongé et tronqué (effet Kamm) et la face avant est légèrement modifiée. Le modèle précédent continue à être disponible sur demande.



BILAN GIULIETTA, SS ET SZ

30 de ces « coda tronca » pour les différencier des « coda tonda » sont produites avant de passer la main aux TZ. Mais c'est une autre histoire.

Que faire alors de la SS dont l'avenir « sportif » a été interrompu ?

On se dirige lentement vers un concept de voiture Grand Tourisme. Plus puissante qu'une Sprint Veloce, disposant d'une boîte 5 vitesses mais au confort identique à celui de la Veloce.

Lentement comme à regrets. Après les 3 exemplaires, tout aluminium de 1958, une première série d'environ 100 voitures est produite en 1959, identiques dans la forme « low nose » aux prototypes mais dont les seuls ouvrants sont en alu, le reste de la carrosserie étant en acier. Ce sont à mon avis les plus belles. Là encore le Registre a eu l'occasion d'en admirer deux, toujours dans les collections Marx et Bugnon.

Le modèle définitif sort en 1960, le nez a été relevé pour des raisons réglementaires ce qui lui enlève une partie de son charme. On lui ajoute aussi des pare-chocs. Seuls le capot et le couvercle du coffre sont fidèles à l'aluminium. La Sprint Spéciale s'est embourgeoisée. Elle a pris

La Giulia SS est un animal rare et élégant. Plus qu'élégant en fait, elle est tout simplement affublée d'une ligne à couper le souffle, tout en finesse et rondeur étirée. En cela, elle se différencie nettement de ses consœurs de l'époque : une SS on la reconnaît au premier coup d'oeil. Élançée au point d'être trop féminine pour certains, moins sportive qu'une Sprint Veloce penseront-ils. Cette rondeur ramassée fait qu'il n'est pas aisé d'en entrer ou sortir si l'on est de grande taille. Il faut savoir faire preuve d'humilité et courber l'échine.

Mais une fois assis, on ressent cette proximité de la route, bien installé dans une position allongée et confortable. L'intérieur est soigné. On sent encore l'artisanat attentif à la qualité et la volonté de bien renseigner le pilote sur le fonctionnement de la « macchina ». Le volant avec branches en alu montre que la Giulia ne veut plus être une Giulietta. Ses trois compteurs arrondis aussi. Elle se démarque comme une Giulia : starter et pomper au pied avec retenue pour aider. Le bruit du moteur, les longs débattements de la boîte de vitesses rappellent également son affiliation.



GIULIA SS

de l'embonpoint. Mais elle a trouvé son créneau. La Giulietta de Grand Tourisme, au sommet de la gamme. En terme de prix en tous cas.

1366 exemplaires sont produits de 1960 à 1962. Sans compter un nombre comparable de Giulia Sprint Spéciales à partir de 1963.

Et c'est dans une de ces 1366 SS que je me dirigeais vers Gstaad. La pluie nous menaçait et je craignais de devoir actionner les essuie-glaces. Exercice périlleux. Pour une raison qui m'échappe, et inhabituellement, les 2 essuie-glaces des SS se croisent à chaque mouvement et se frôlent au centimètre près !

Laissons tranquillement monter en température la mécanique et pensons, en prenant son mal en patience, à ce que l'on va faire après... Alors là, on voit très vite la différence avec une Giulia, à moins que ce ne soit une TI Super. Bien entouré par les décibels, elle vous donne envie d'attaquer, même si sa rigidité n'est pas optimale. Et elle attaque bien, grâce à sa puissance et son poids plume. Et puis, elle est si belle que vous aurez envie de la regarder dormir dans votre garage...

Jean-François Schwarz

Philippe Claude



Vieille dame quinquagénaire pour « Grands Enfants », utilisable ouverte ou fermée, au punch et à la tenue de route irréprochables, conduite sur les routes de Suisse, Italie, France, Espagne par un Alfiste qui depuis plus de trente ans a fait le choix du « Duetto » ni en « Chocolatti », ni en pâte à tartiner.

Philippe Cornu



Propriété de
Monsieur Philippe CORNU

1966 1967

Membre d'honneur
du Registre Suisse Alfa Romeo

1600 SPIDER Duetto – Carrosserie Pininfarina acier
4 cyl. – 1570 cm³ – 109 cv DIN – 6000 t/min. – 990 kg – boîte 5



Propriété de
de Monsieur Miklos VENDEL

1971 **1976**

Membre d'honneur
du Registre Suisse Alfa Romeo

GT Veloce – Carrosserie BERTONE acier
4 cyl. – 1962 cm³ – 133 cv DIN – 5500 t/min. – 1040 kg – boîte 5



Il était une fois parmi les nombreuses Alfa Romeo que j'ai eues au fil des ans, une jolie 2000 GTV rouge, modèle 1973, achetée Chez M. Charles Saurer, patron du Garage Pesa SA à Lausanne. Alors que je l'aimais beaucoup, elle connut une bien triste fin : elle fût complètement détruite en 1978 par un chauffeur de taxi qui, selon ses dires à la police, ne m'avait pas vu.

A l'époque j'avais déjà la 1600 Giulia Spider dont M.Saurer, connu pour ses prouesses dans les réglages de voitures de sport, s'occupait également. Elle allait fort bien, mais l'hiver approchait et il me fallait une voiture « étanche ». Alfa Romeo ayant entre-temps arrêté la production de la GTV 2000 Bertone, M. Saurer m'a proposé une Alfetta GT 1,8 en attendant la sortie de l'Alfetta 2.0L nouvelle version.

Différentes Alfa se sont succédées au cours des décennies qui ont suivi, mais je continuais à regretter la perte de ma 2000 GTV Bertone. Le virus Alfa devenant plus virulent avec l'âge, je me suis mis à la recherche d'une 2000 GTV dans un état acceptable. Ce ne fût pas chose facile. En 2012 après avoir vu une bonne dizaine de voitures, je me suis même rendu, en compagnie de Patrizio, notre Expert Technique et Président actuel, au fin fonds de la Suisse orientale pour ne trouver que châssis pourris et carrosseries rouillées, le tout au prix de l'or !

Lors d'une rencontre du Club, j'ai fait part de ma frustration à Philippe, notre Président de l'époque. Il m'a relaté avoir entendu que l'un de nos membres pensait éventuellement se séparer de l'une de ses voitures, peut-être une 2000 GTV. C'est ainsi que de fil en aiguille, j'ai eu la chance d'acquérir de notre

ami Raymond, sa 2000 GTV Bertone, modèle 1975, couleur bleu pervenches métallisée, couleur d'origine assez rare pour les coupés. Il l'avait détenue pendant de nombreuses années, après l'avoir rachetée à un footballeur alors très en vue du Lausanne-Sport.

A mon humble avis, la 2000 GTV dessinée par Giorgetto Giugiaro et réalisée par Nuccio Bertone est un coupé splendide. Elle a été produite en 7'650 exemplaires entre 1971 et 1976.

Par rapport à la 1600 Giulia Spider et l'Alfetta GT 1.8, elle est plus rapide tant en accélération qu'en vitesse de pointe. Pas besoin de monter les tours, le moteur atteint son couple maximum à 3500 t/m. A 150 km/h elle n'utilise que la moitié de sa puissance.

Ce n'est pas par hasard qu'en 1973, Gérard Larousse a remporté la première place en Tourisme de Série sur une 2000 GTV au Rallye de Monte-Carlo. Elle est aussi plus stable grâce à son différentiel autobloquant, identique à celui de l'Alfa Montréal. Le tableau de bord est plus lisible, l'ensemble des instruments étant dans l'axe de vue du conducteur. Par contre, la 1600 Giulia Spider et l'Alfetta GT 1.8 procurent plus de plaisir à la conduite (si l'on aime changer souvent de vitesses) et leurs moteurs me semblent tourner « plus rond » à tous les régimes.

Miklos VENDEL

Lorsque je travaillais au Garage du Littoral Alfa Romeo comme chef d'atelier et que la SZ est sortie au Salon de Genève, je me suis dit: c'est exactement la voiture qu'il me faut! La situation et le prix ne me permettaient pas l'achat de cette magnifique Alfa.

La 1^{ère} commandée par mon patron est arrivée après mon départ de son entreprise (01.05.1991) lorsque je me suis mis à mon compte. Je n'ai donc même pas essayé ce bolide à son arrivée. Mon esprit et ma passion n'ont jamais oublié cette voiture et c'est en 2000 que je ne tiens plus et me mets à la recherche de ma future SZ. Je trouve mon bonheur à Bienne, elle a 7500 km dans un état de neuf. La 1^{ère} impression au volant est incroyable, précision, dureté, châssis hors-normes! Cette voiture mériterait 100 ch. de plus. Quel plaisir au volant avec le bruit envoûtant du V6, une tenue de route parfaite et un intérieur à la fois luxe et sport.

Une petite histoire :

Je trouve sur internet un lot de 45 Alfa Romeo miniatures à vendre en Belgique. Le Belge me dit pouvoir me les envoyer, et moi lui réponds : non non je viens les chercher. Ni une ni deux, départ à 06h00 avec ma SZ, 750 km aller pareil pour le retour donc 1500 km le même jour et à 20h00 de retour avec arrêt bouffe etc... Un vrai régal. Je suis passé par l'Allemagne histoire d'arriver au 245 km/h chrono annoncés. Franchement, Alfa passionne non seulement la route mais également mon esprit! Une fabuleuse auto de rêve au design jamais copié et donc unique.

Un fan : Daniel



Propriété de
Monsieur Daniel IMHOF

1989 1991

Membre du
Registre Suisse Alfa Romeo

ES 30/SZ – Carrosserie ZAGATO plastique
6cyl. V – 2959 cm³ – 210 cv – 6200 t/min. – 1260 kg – boîte 5

Pour l'historique, il y a eu 1036 voitures fabriquées dans la version SZ et 278 exemplaires pour la RZ. La mienne est l'une des dernières produites avec le N° 908. Dernière propulsion d'Alfa avec bon nombre d'éléments mécaniques de la 75, elle a encore un moteur V6 3.0 litres Busso de 210 CV. La carrosserie a été confiée à Zagato à Milan et la voiture est communément appelée « Il Mostro » (le Monstre...) car il faut bien l'avouer soit on aime, soit on déteste! Il n'y a pas de milieu! La conduite de cette SZ est tout simplement fabuleuse car la répartition du poids (50/50) est optimale. De même le moteur est très onctueux et permet de rouler sur le couple à très bas régime. Il faut savoir qu'encore aujourd'hui son dessin spectaculaire lui permet d'avoir le CX latéral le plus bas au monde! Les sièges en cuir (design exclusif Zagato...) assurent un bon maintien et sont très joliment dessinés. Lors de sa sortie en 1990/1991, la voiture coûtait la bagatelle de Fr. 99'900,- en Suisse et était considérée comme une « super car ».

Environ 150 exemplaires ont été vendus en Suisse. Selon Ed Van Beek, grand prêtre de la SZ dont le site internet est uniquement consacré à ce modèle (et qui est certainement le site le plus complet au monde sur un modèle de voiture spécifique...) en a recensé encore une huitantaine. Plus de 100 SZ ont émigrés vers le Japon qui est un pays très friand de voitures « hors norme »... J'ai actuellement parcouru pratiquement 50'000 km. avec la mienne et chacun de ces kilomètres a été un enchantement! Non seulement pour le son du Busso, mais également pour son tempérament (malgré des rapports assez longs) ou encore pour l'enthousiasme qu'elle soulève auprès des gens. Il n'est en effet pas rare qu'on me demande si c'est un prototype et si elle va bientôt sortir... Pour une Alfa qui est sortie il y a plus de 25 ans, c'est un beau compliment...!!! Donc si vous avez l'occasion d'en acheter une, n'hésitez pas!!! Car les prix montent, montent...

Yves Badan



Propriété de
Monsieur Yves BADAN

1989 1991

Membre du
Registre Suisse Alfa Romeo

ES 30/SZ – Carrosserie ZAGATO plastique
6cyl. V – 2959 cm³ – 210 cv – 6200 t/min. – 1260 kg – boîte 5

SORTIE DE PRINTEMPS, 22 MAI 2016
ORGANISATION : PHILIPPE CORNU

LA VALLÉE DE JOUX – SAINT-GEORGE MORGES

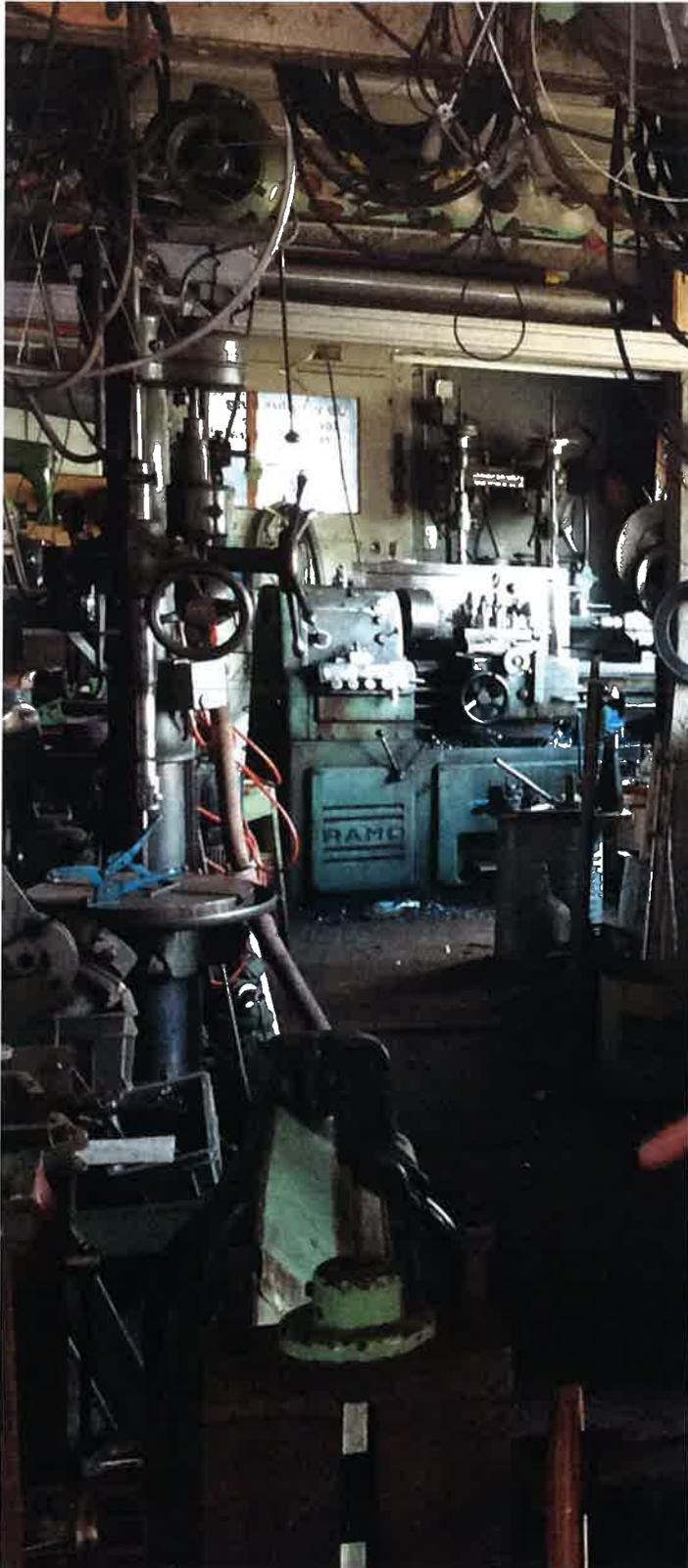


Mex, à l'Auberge «Au Mai» cafés, croissants et jus d'orange accueillent 25 équipages et la quarantaine de participants faisant honneur au nouveau Comité.

Départ à 9 heures les équipages munis de leur Roadbook prennent, individuellement ou par petits groupes, la route en direction de la Vallée de Joux par : Vufflens-La-Ville, Senarclens, l'Îsles, Mont-La-Ville et Juriens d'où l'on découvre une vue magnifique sur le Mormont et la plaine de l'Orbe. Puis c'est la descente dans le vallon du Nozon et Envy-Romainmôtier, pour remonter vers Vaulion, L'Abbaye et L'Orient à la découverte du clou de la matinée :

Le Musée automobile Caillet

Yvan Caillet après son apprentissage de mécanicien de précision à la Vallée s'engagera comme mécanicien, à la Grande Dixence et sur le chantier de l'autoroute Lausanne Genève. A Sochaux, dans les ateliers de construction de moteurs de bateaux, il s'initiera à la grosse mécanique. De retour à la Vallée depuis plus de vingt ans Yvan Caillet s'adonne à sa passion de mécanicien, de collectionneur et à tout ce qui touche à la mécanique, automobiles, motocycles, trains.



Yvan Caillet, mécanicien passionné.

À gauche, son atelier et au-dessous son musée.



On y découvre les « Panhard - Levassor », première carrosserie en aluminium. - Jean Daninos avait mis au point la soudure aluminium - DB : « Deutch - Bonnet » : Première carrosserie en polyester (victorieuse à l'indice énergétique au 24 heures du Mans (850 cm³ pour 600 kg) - « Facel Vega », « Citroën SM », « Peugeot » les fleurons de l'industrie automobile française :

L'ère du flat-twin 1945-1967

En 1945, après la Seconde Guerre mondiale, les conditions économiques vont obliger Panhard à produire des voitures plus abordables. Panhard va fabriquer des voitures légères, comme les Dyna X Junior, Dyna Z, PL 17, qui deviendra la 17 (cette appellation de « 17 » vient de l'addition des chiffres 6 litres aux 100 km, 6 places et 5 CV fiscaux), enfin, l'ultime Panhard : nommée 24 en hommage aux 24 Heures du Mans.



Dans ce Musée on trouve aussi des moteurs modifiés comme ce Peugeot 404 à la mode Caillet ou un flat-twin d'Alfa sud.

Cette véritable « Caverne Alibaba » contient une vingtaine de voitures de préférence des voitures françaises assez prestigieuses dont toutes exceptées trois, sont en état de marche. Sans oublier les 2847 modèles réduits de toutes marques qu'il entretient, répare et repeint pendant les frimas d'hivers.

L'Atelier

La visite ne serait pas complète sans un passage à l'atelier qui laisse bien rêveur notre Président!!!! C'est vrai que ce « Capharnaüm » n'a rien à voir avec son atelier qui tient plus de la salle d'opération!

Les Esserts de Rive : départ vers Le Sentier, route de l'Arcadie sur la rive nord-ouest du Lac de Joux : Apéritif de l'organisateur et Mot de Bienvenue du Président.

Le parking des Esserts de Rive avec nos Alfa.



Le Moulin de Saint-George

Moulin dont la première mention date de 1548. Équipé d'une scie hydraulique installée en 1816. L'eau de deux étangs est utilisée pour alimenter cette énorme roue à augets de 6,50 mètres de diamètre, source d'énergie pour la scierie et le moulin. Quel n'est pas alors l'étonnement de voir s'animer toutes les pièces de cette merveilleuse machinerie restaurée par des bénévoles. Au premier étage du moulin se trouve encore un petit musée racontant l'histoire des instruments aratoires et des outils en bois d'autrefois, sans oublier quelques machines aujourd'hui disparues. Luc Jourdan (Lacote.ch)

Morges «La Fleur du Lac»

Apéritif de fin de journée offert par le Registre Suisse Alfa Romeo



Le moulin de Saint-George.

Quelques unes de nos Alfa Romeo.





SAMEDI 4 JUIN

LE LANDERON CLASSIC 2016

Pour cette manifestation nous avons pu exposer 13 magnifiques Alfa Romeo et ceci grâce à la passion et aussi à la disponibilité des membres présents. Je ne vais pas faire l'éloge des voitures présentes mais je souligne néanmoins la qualité des voitures exposées et aussi la rareté de certains modèles. Je vous cite donc les modèles qui étaient présents car cela en vaut la peine étant donné que nous n'avons eu que des compliments et même un article dans la Revue Automobile. De plus, 2 de nos Alfa Romeo ont été primées par les organisateurs. Ce furent l'Alfa Romeo 1900 CSS Touring de Monsieur William Tille qui s'est inscrit le jour même dans notre magnifique Club qu'est le RSAR, et l'Alfa Romeo Montreal de votre rédacteur et président actuel Patrizio Pieren.

Monsieur Willy Spavetti n'étant pas « encore » membre de notre magnifique Club du RSAR a été sollicité par moi-même et a répondu très gentiment et surtout favorablement à la demande de venir exposer sa superbe Giulia TZ 1 qui a donné à notre exposition une touche d'exception, non que certaines autres voitures ne soient pas rares mais sachez que la TZ 1 a été construite à 112 exemplaires + 12 en résine, soit au total 124 exemplaires et atteint des prix exorbitants. Monsieur Spavetti m'a aussi donné l'autorisation de mettre une photo dans le bulletin. C'est sur cette merveilleuse sensation d'avoir vu le RSAR reprendre son envol que je remercie très chaleureusement tous les membres qui sont venus exposer leurs magnifiques Alfa Romeo et un remerciement à Monsieur Willi Spavetti qui nous a gratifié de sa Giulia TZ 1 sans demander quoi que ce soit en retour. Magnifique geste. Je ne perds donc pas espoir de voir peut-être un jour Monsieur Spavetti rejoindre le RSAR.

PHOTOS: PATRIZIO PIEREN
TEXTE: PATRIZIO PIEREN





Voici les Alfa Romeo que le RSAR avait exposées au Landeron Classic.

Giulia Super de Monsieur Raymond Moret.

Giulietta Sprint de Monsieur Luigi Favaro.

Coupé 2000 GTV « Bertone » de Monsieur Antoine Kohler ancien président, membre fondateur et membre d'honneur actuel du RSAR.

Giulietta SZ de Monsieur Philippe Claude.

ES 30 de Monsieur Yves Badan.

Spider Touring 2000 de Monsieur Jean-Pierre Demierre.

Spider 2000 de Monsieur Marc Beuchat.

Giulia Sprint GT Veloce « Bertone » de Monsieur Roland Bandieri.

Spider 2000 de Monsieur Dominique Panissod.

1900 CSS Touring série 3 de Monsieur William Tille.

Coupé 1750 GTV « Bertone » de Monsieur Eric Puerari.

Montréal de Monsieur Patrizio Pieren votre président actuel.

Giulia TZ 1 de Monsieur Willy Spavetti.



J'en profite pour remercier Monsieur Pierre Graber de s'être aussi inscrit avec sa magnifique Giulietta SS le jour de ce Landeron Classic, un modèle pas banal non plus. Il est vrai que cela faisait un moment que je le « suppliais » pour venir au RSAR. C'est chose faite. Je remercie aussi Monsieur Massimo Longino organisateur du Landeron Classic qui a été d'accord de garder le RSAR comme Club représentant la marque Alfa Romeo.

C'est donc sur tous ces points positifs et cette photo de groupe que je prend congé de vous et vous donne rendez-vous prochainement pour se retrouver encore plus nombreux et passionnés.

Votre dévoué président.

Patrizio Pieren



Alfa Romeo 1900 CSS Touring.



Alfa Romeo Montreal



35^e ANNIVERSAIRE

Départ au château de Chillon

Lors de l'AG 2016, un Comité d'organisation s'était constitué et s'était mis immédiatement au travail pour concocter une sortie digne de notre Club.

Ce Comité n'a eu de cesse de faire en sorte que les journées des 10 et 11 septembre soient gravées dans les mémoires de toutes celles et ceux qui avaient la chance d'y participer.

Le 10 septembre, avec une météo de rêve, les participants étaient conviés à se rendre à proximité du Château de Chillon, plus précisément à la Taverne de Chillon pour le traditionnel café/croissant et recevoir le sac contenant le road-book (admirablement illustré



À chaque Alfa sa plaque « rallye » ...

avec la saga du RSAR et des faits historiques réalisés par Philippe et Antoine), la plaque « rallye », la casquette du 35^e, le porte badge d'identification et l'étiquette autocollante du 35^e.



DU REGISTRE



Visite de la collection de M. Gérald Bugnon

Puis départ pour Martigny afin d'y retrouver la collection de M. Bugnon. Fabuleuse collection qui ne peut que renforcer notre passion pour cette marque. Très simplement, en l'absence de M. Bugnon, Yves Charbon, un fidèle ami du Club, nous a accueilli et nous a ouvert ce temple d'Alfa mythiques.



Quelques unes des merveilles admirées dans cette fabuleuse collection Bugnon.





Date de fondation du
Registre Suisse Alfa Romeo.

En fin de matinée, nous regagnons la riviera vaudoise, à Puidoux - Chexbres, au restaurant du Golf de Lavaux pour le repas de midi, là où 35 ans plus tôt, un groupe de « fanas » fondait le REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO.

Puidoux – Chexbres, 35 ans plus tard...

Repas savoureux qui était composé de :

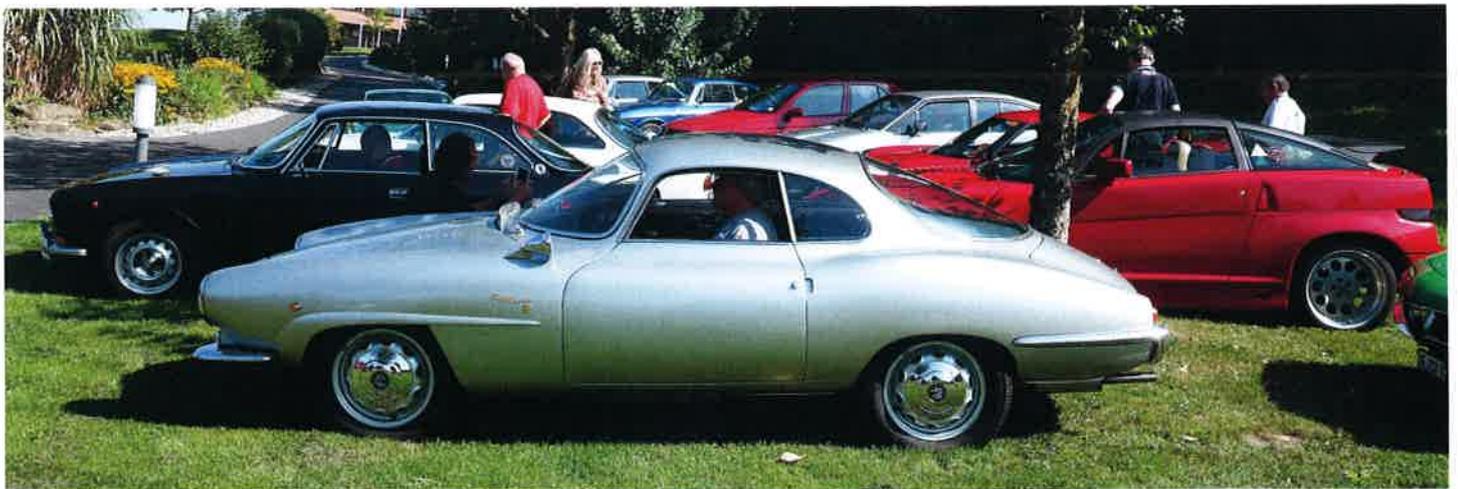
Éclair salé à la rilette de fera du Léman et agrumes confits

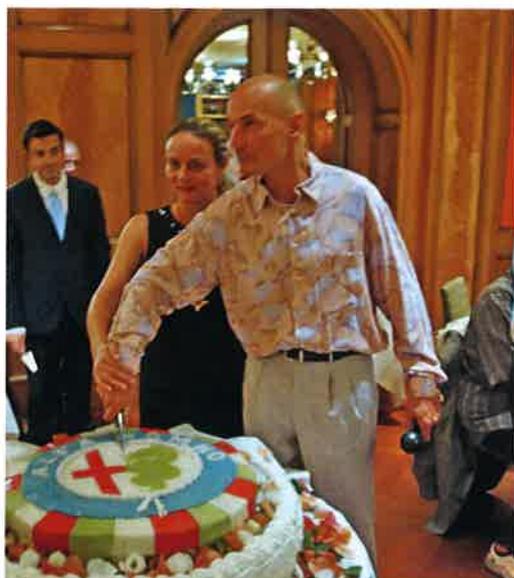
Suprême de pintade aux champignons, tagliatelles et gratin de légumes

Moelleux au chocolat cœur caramel salé

Compotée de fruits

A l'issue de ce repas, Antoine Kohler, l'un des fanas, passionné par l'insigne au « biscione », nous retrace les raisons qui l'on poussé avec d'autres de fonder le RSAR.





Pour couper un si gros gâteau,
il vaut mieux être deux.

Après cette étape, les participants étaient invités à reprendre le volant pour rejoindre Gstaad en passant par Forel, Palézieux, Semsales, Vaulruz, Bulle, Château-d'Oex, Monbovon, Rougemont, Saanen. Magnifique itinéraire qui a permis à certaines 4C et Zagato SZ de faire fuir tous les animaux des habitations avoisinantes... Superbe à regarder et à entendre!

Superbes également les chalets qui se trouvent tout au long de notre périple pour atteindre Gstaad, dont celui du célèbre peintre Balthus. Puis c'est la découverte du Grand Hôtel Park de Gstaad... Ouah! *Cinque stelle!* Superbement reçu avec un luxe digne de notre 35°.Après

la prise de nos chambres, certains ont pu nager dans la piscine d'eau salée ou la piscine d'eau normale ou les deux. Cet exercice permettait de mieux nous reposer d'une journée qui jusqu'ici n'avait fait que de nous ravir et la soirée...de gala, s'il vous plait, qui nous attendait, fut à la hauteur de nos espérances. Même Elvis Presley himself était là pour nous rajeunir de 35 ans...et pour la première fois, quelques membres ainsi rajeunis ont pu danser un rock endiablé. Cette soirée fut également l'occasion de remercier des alfestes des Clubs voisins, français et belges qui nous ont fait l'honneur de participer à notre anniversaire en leur offrant un nectar de chez nous.



Départ après une nuit de luxe dans
le Grand Hôtel Park de Gstaad...



Insigne d'une
locomotive
du « Blonay-
Chamby ».

Le 11, la météo étant toujours aussi radieuse que la veille, mettait tout de suite les participants de l'humeur favorable à reprendre la route au volant de nos belles machines. Surtout pour monter le col du Pillon. Pour certains, ce fut une course de côte mémorable et ce fut un spectacle absolument superbe pour les équipages les plus sages. Pour les équipages qui l'étaient un peu moins, cela leur a permis de vérifier que l'engin qu'ils conduisaient, même après 25, 30 ou 35 ans, était de feu. On passe Les Diablerets, et on redescend par le Col des Mosses sur Aigle, puis direction Montreux et Blonay. Là, nous laissons nos belles respirer pour rencontrer d'autres





Météo radieuse pour la dernière étape du week-end au vallon de Villard.



belles mécaniques. Mécaniques électriques et à vapeur. C'est la montée dans des wagons « vieille époque » pour aller visiter le Musée du « Blonay-Chamby », ou comme le dit si bien notre ami Raymond, le « Blonay-Cambuis ». Montée vertigineuse montrant des paysages lémaniques extraordinaires. Même les autochtones ne peuvent rester insensibles à tant de beauté. Le musée permet de découvrir le génie de l'homme qui se sublime autant pour le transport par chemin de fer que pour les voitures. Joli clin d'œil qu'Antoine tenait à faire, par rapport à nos Alfa. Ce n'est pas nos Alfa... mais c'est beau quand-même !».

Vallon de Villard

La fin de la journée se déroulera au-dessus de Blonay dans le Vallon de Villard au Restaurant « Le Montagnard » où nous avons pu partager encore une fois un chaleureux moment et mettre un titre de FIN à deux jours mémorables.

Dominique Panissod



JOURNÉE TECHNIQUE
DU 15 OCTOBRE 2016
GARAGE AUTODELTA
À LA CHAUX-DE-FONDS
PHOTOS: DOLORES PIEREN
TEXTE: PATRIZIO PIEREN

L'EMBRAYAGE



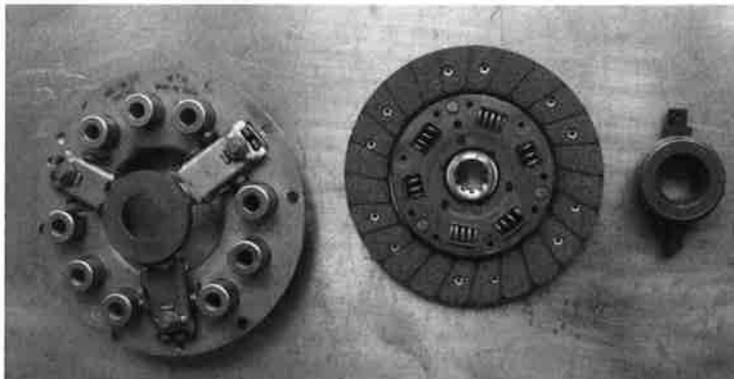
En ce 15 octobre 2016, un beau soleil fit son apparition en cours de matinée. Le traditionnel café, croissants et apéritif offerts avec grand plaisir par Patrizio attendaient les participants de la journée technique à La Chaux-de-Fonds.

Après une année d'absence la journée technique est de retour, il était temps.

Comme à chaque édition, sauf celle de 2015 qui n'a pas eu lieu, la journée technique est complétée par un fascicule qui est remis à chaque participant et qu'ils peuvent conserver, pour pouvoir comprendre un peu plus les explications données.

Une explication sommaire sur l'embrayage est donnée aux participants, puis nous plongeons dans le vif du sujet. Le rôle de l'embrayage est d'accoupler ou de désaccoupler la transmission au moteur.

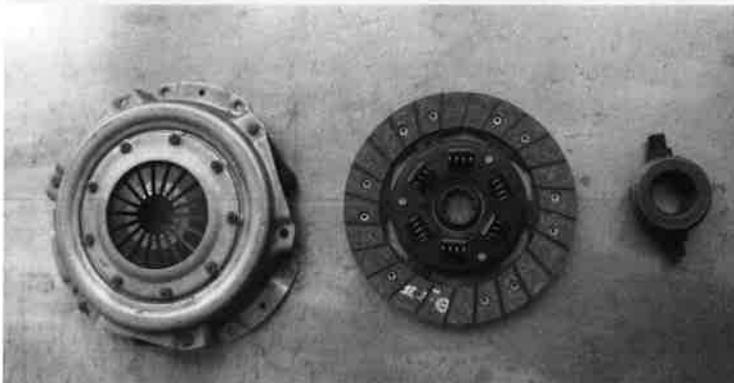
Voici donc les pièces qui composent l'embrayage. Le plateau ou mécanisme, le disque et la butée.



Embrayage à ressorts.



Volant moteur creux.

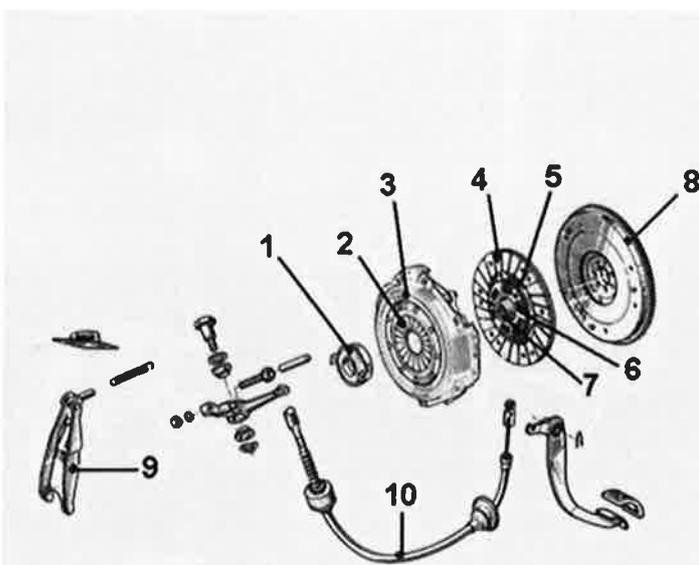


Embrayage à diaphragme.



Volant moteur plat.

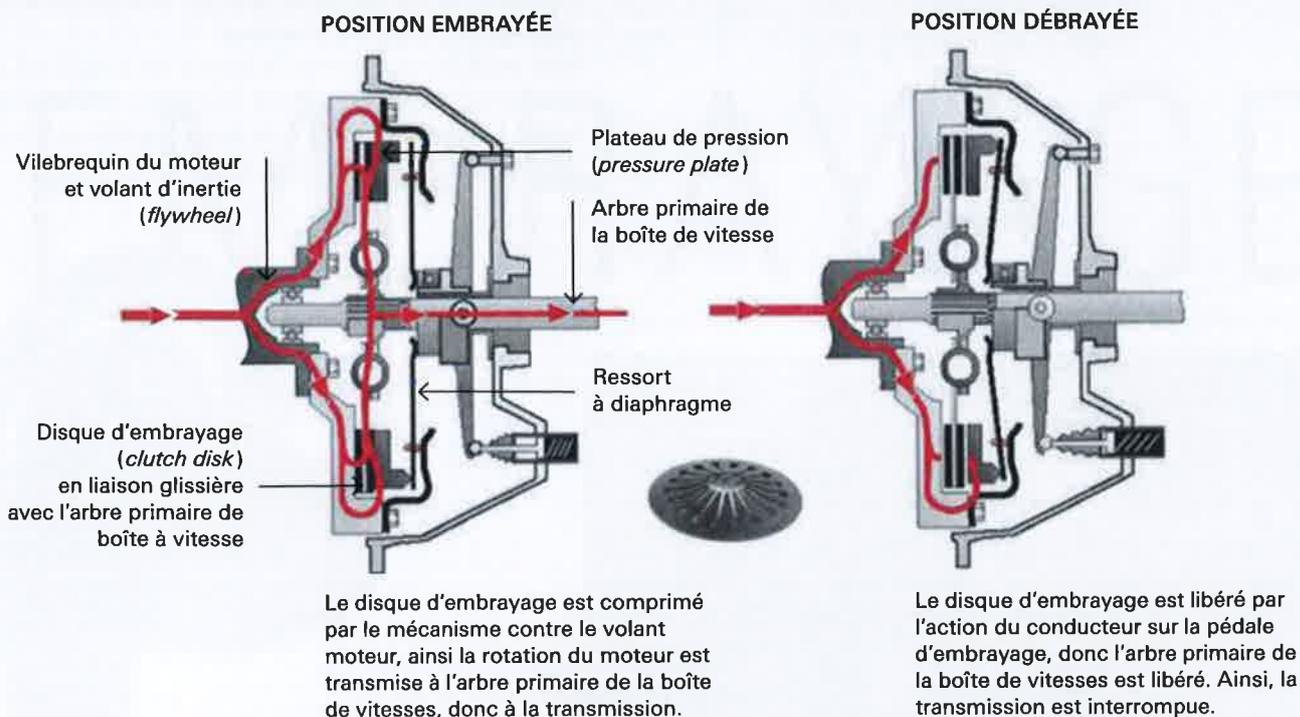
Ces deux types d'embrayages sont montés et fixés sur le volant moteur ci-dessus illustré, qui lui-même est fixé sur le vilebrequin du moteur.



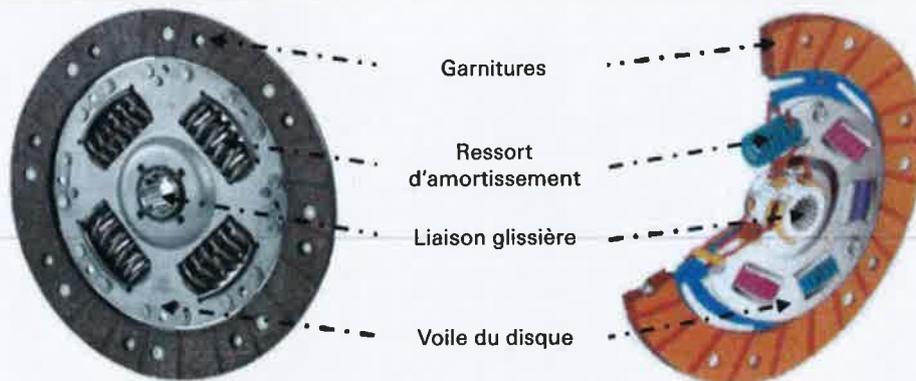
- 1 Butée d'embrayage
- 2 Diaphragme
- 3 Corps du mécanisme
- 4 Garniture du disque
- 5 Voile du disque
- 6 Ressort d'amortissement
- 7 Liaison glissière
- 8 Volant moteur
- 9 Fourchette d'embrayage
- 10 Câble de commande (mécanique)

Cet explosé montre les différentes pièces qui jouent un rôle dans le fonctionnement de l'embrayage, notamment le volant moteur «8» où vient fixé l'embrayage, la fourchette «9» et le câble «10» qui permettent de commander l'embrayage.

Avec les deux schémas ci-dessous vous avez l'explication de ce qu'il se passe lorsque vous actionnez la pédale d'embrayage ou pas.



Ici un disque d'embrayage en coupe vous montrant les différents éléments qui le constituent. Le ressort d'amortissement est aussi appelé « ressort de progression » et la « liaison glissière » ici appelée est la partie qui coulisse sur l'arbre primaire de la boîte de vitesses.



Ci-dessus une cloche d'embrayage de boîte de vitesses et son arbre primaire au centre qui reçoit le disque d'embrayage.



Du côté gauche de la photo, le flector où vient fixé l'arbre de transmission, qui relie la boîte de vitesses au pont arrière.

Il est vrai que la technique peut paraître compliquée pour certains mais avec quelques schémas et explications, tous les participants sont repartis avec quelques connaissances en plus. Lors du déroulement de cette journée technique, je me suis aperçu de l'intérêt que portent les participants

à cette dernière sortie de l'année, et notamment par le nombre d'inscrits qui se monte à 27 participants, dont 4 dames. Leur intérêt s'est également manifesté par les questions posées. Ceci démontre bien qu'au fil des années, la journée technique est devenue un événement très apprécié par les membres du RSAR.

Voici les 4 Miss qui se sont inscrites à la journée technique. Magnifique, non ?

J'en profite donc pour remercier ces dames qui nous ont fait l'honneur de participer pleinement à cette journée technique, comme elles le faisaient si bien auparavant. Elles ont particulièrement apprécié la rose que votre président Patrizio en personne leur a offerte et le shooting photo ne leur a pas déplu non plus apparemment.

Les belles voitures ne sont-elles pas toujours accompagnées de jolies femmes ? Mais bien évidemment et surtout les Alfa Romeo.

D'autre part, 3 membres et une dame se sont excusés de ne pouvoir y participer, Messieurs Patrick de Bondeli, Hervé Gerber, Raymond Moret et Madame Carriero, ce qui aurait amené le nombre de participants à 31.

En espérant que cette journée technique ait pleinement répondu à vos attentes, je vous adresse à toutes et à tous mes remerciements et mes meilleures salutations alfistes et vous dis donc à l'année prochaine, en souhaitant vous revoir aussi nombreux et passionnés.

Patrizio Pieren

Voici ce que l'on peut appeler une classe attentive, y compris ces dames.



Et voici aussi un professeur heureux et démonstratif après environ 1 heure 15 de « cours ».



Les élèves ont pris l'apéro avant de se déplacer au restaurant pour le repas italien avec vin italien, bien évidemment.

En demandant à Philippe Cornu ce qu'il pensait du vin, il rétorqua: « Pas mal quand même ».



A l'heure de l'apéro, discussions variées mais toujours sur Alfa Romeo, comment pourrait-il en être autrement.

Ci-dessus, les 27 inscrits à la journée technique au restaurant en toute décontraction. Bon appétit à tous, Mesdames et Messieurs.





LA SOIRÉE DES PRÉSIDENTS

Cette année la soirée des présidents a eu lieu le 30.09.2016 au château de Hallwyl, dans la canton d'Argovie qui est un magnifique endroit.

Plusieurs points à l'ordre du jour, et des débats intéressants car tous les Clubs sont représentés ou presque, mais il est vrai qu'ils le sont essentiellement en suisse allemand.

Cela n'empêche pas que le contenu était intéressant même si les traductions étaient courtes.

Je dirais que ce qui est ressorti de cette soirée est que tous les Clubs ont le même problème, c'est-à-dire, de quelle manière attirer les jeunes pour qu'ils puissent un jour continuer à faire avancer les Clubs et à utiliser nos magnifiques voitures.

Cette question est l'une des plus grandes préoccupations actuelles des 128 Clubs de la fédération.

A la fin des débats nous avons eu droit à un film, en allemand bien sûr, mais les images étaient belles.

Pour conclure la soirée un apéritif dînatoire a été servi et ceci dans la bonne humeur et c'est à ce moment-là que l'on s'est aperçu qu'il y a plus de personnes qui parlent français que lors des débats, mais qu'à cela ne tienne la soirée a été constructive, le service était extra et la nourriture italienne délicieuse, cela ne pouvait pas mieux tomber.

C'est sur ces belles paroles que je termine cet article de la soirée des Présidents.

Patrizio Pieren
Président du RSAR

LA COMMISSION TECHNIQUE



Tout investissement demande un minimum de préparation, un maximum de précaution et suffisamment d'informations. Il n'est pas toujours facile de mémoriser les caractéristiques techniques des Alfa Romeo issues d'une production abondante de modèles et types différents. Au moment de remplacer une pièce mécanique, il sera important de savoir distinguer une pièce d'origine d'une copie. Autre ambiguïté sur les marchés, à l'image des toiles de maître, il y a des copies vraies-fausse, cautionnées par des historiens révisionnistes. La situation s'aggrave lorsque des journalistes de la presse dite spécialisée, ou des experts de ventes aux enchères se nourrissent de ce système. L'ensemble des connaissances des membres de la Commission Technique est là pour vous orienter, vous guider ou analyser vos questions relatives à l'acquisition ou à la maintenance de vos Alfa Romeo historiques.

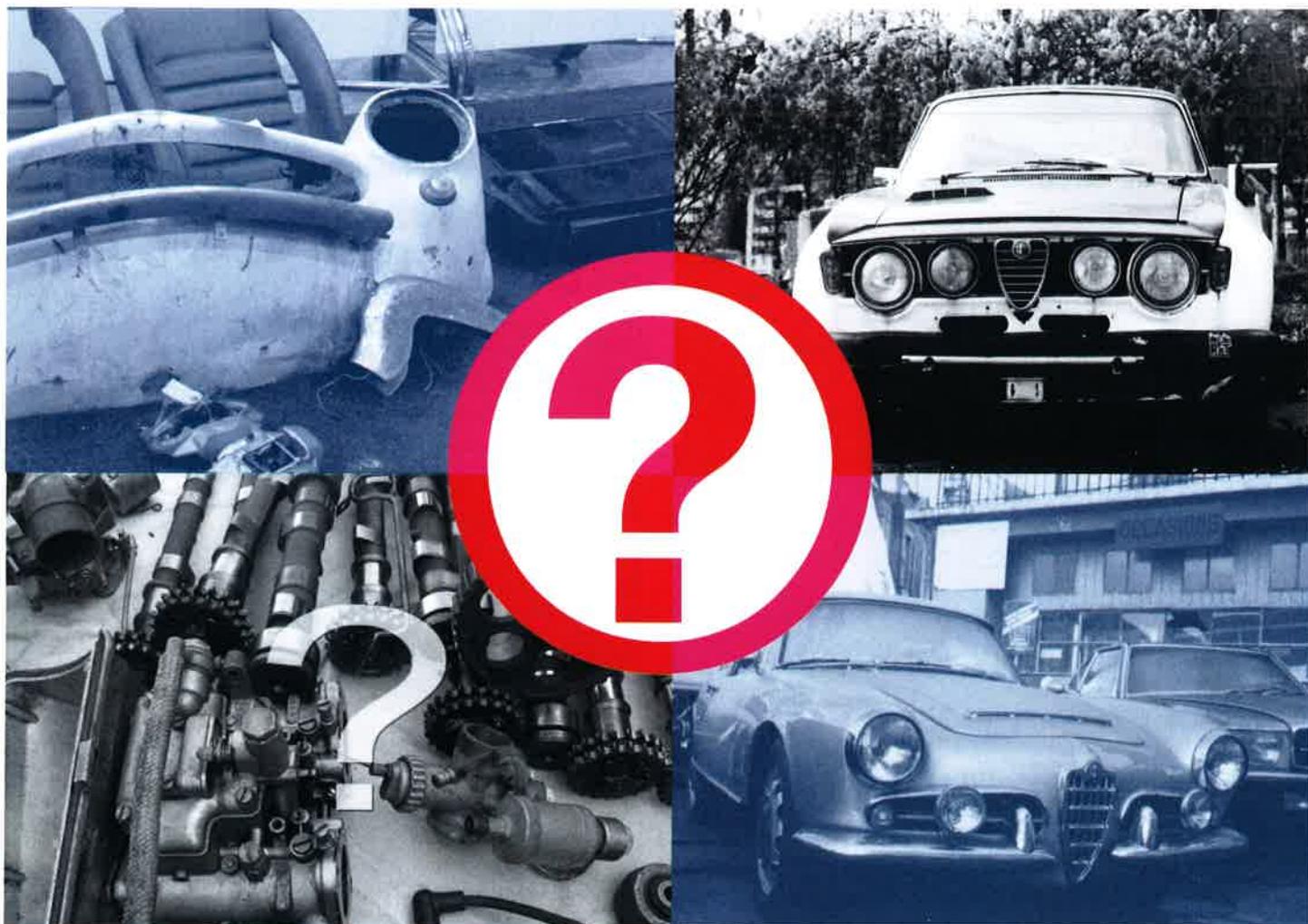
Comme vous le savez, pour recréer la Commission Technique, un appel aux membres avait été fait et 2 personnes se sont proposées.

A savoir, Monsieur Philippe Claude et Monsieur Roland Bandieri.

En tant que président de cette commission je leur souhaite la bienvenue et les remercie personnellement de s'être proposés.

Pour information, la Commission Technique est là pour vous renseigner, alors n'hésitez pas à contacter l'un ou l'autre de ces membres pour d'éventuels renseignements.

Président de la commission technique,
Patrizio Pieren



COMITÉ 2016

PRÉSIDENT :	Patrizio PIEREN Rue Numa-Droz 110 CH-2300 La Chaux-de-Fonds	autodelta.sa@bluewin.ch 032 913 46 81 078 768 31 50
--------------------	---	---

VICE-PRÉSIDENT :	Christian OVERNEY Impasse en Croset 16 CH-1670 Esmonts	ch-n.overney@bluewin.ch 021 909 02 05 079 236 09 78	Boutique Habits
-------------------------	--	---	-----------------

SECRÉTAIRE :	Dominique PANISSOD Ancien Collège 10 CH-1820 VEYTAUX	dominiquepanissod@romandie.com 021 963 24 42 079 422 25 09	Communications
---------------------	--	--	----------------

CAISSIER :	Michel MARIETHOD Rte de Vissigen 68 CH-1950 SION	michelmarieethod@bluewin.ch 079 509 11 70
-------------------	--	--

WEB-MASTER :	François IMBASTARO Les Planches 12 CH 1529 CHEIRY	f.imbastaro@gmail.com 079 219 23 14
---------------------	---	--

MEMBRE ADJOINT :	Raymond MORET	raymoret@bluewin.ch 079 821 48 87
-------------------------	---------------	--------------------------------------

RELATIONS EXTÉRIEURES :	Miklos VENDEL Av.Samson Reymondin 26 CH -1009 PULLY	021 728 44 24 021 620 04 04	Sorties Interclubs
--------------------------------	---	--------------------------------	--------------------

COMMISSION TECHNIQUE :	Patrizio PIEREN Rue Numa-Droz 110 CH-2300 La Chaux-de-Fonds	autodelta.sa@bluewin.ch 032 913 46 81 078 768 31 50
-------------------------------	---	---

PROGRAMME 2017 DES SORTIES

Chaque sortie fera l'objet d'une invitation spécifique avec les lieux de rendez-vous, l'heure, les itinéraires et le prix de la journée.



Samedi 18.02.2017 - Assemblée générale
Café-Restaurant « Le Raisin Shequiri & Cie »
Rte de Servion 2 – 1080 Les Cullayes

Samedi 22.04.2017 - Sortie du Printemps
Organisation Philippe Cornu

Samedi et dimanche 24 et 25 .06.2017 - Sortie de 2 jours

Organisation /Marc Beuchat en Italie,
repas au château, Val d'Aoste

Samedi 26.08.2017 - Sortie d'été – Lieu et visite à déterminer (Event. Musée Tinguely à Fribourg)
Organisation Christian Overney

Samedi 14.10.2017 – Journée technique – Patrizio Pieren

Calendrier des « stamms » 2017
dernier jeudi du mois
dès 18h00.

Mois	Date	Région	Lieu	Local/restaurant	Responsable
Janvier	26	La Côte	Bassin	Garage R. Bandieri	R. Bandieri
Février	23	Lavaux	Chexbres	Restaurant du Golf	Ph. Cornu
Mars	30	Chablais	Aigle	L'Usine	A. Kohler
Avril	27	Neuchâtel	Malvilliers	Hôtel de la Croisée	P. Pieren
Mai	18 (25 = Ascension)	La Broye	Romont	Restaurant de la Poularde	Chr. Overney D. Panissod
Juin	29	La Côte	Bassin	Garage R. Bandieri	R. Bandieri
Juillet	27	Lavaux	Chexbres	Restaurant du Golf	Ph. Cornu
Août	31	Chablais	Aigle	L'Usine	A. Kohler
Septembre	28	Neuchâtel	Malvilliers	Hôtel de la Croisée	P. Pieren
Octobre	26	La Broye	Romont	Restaurant de la Poularde	Chr. Overney D. Panissod
Novembre	30	Lavaux	Chexbres	Restaurant du Golf	Ph. Cornu

Principes: les réunions dites « stamms » sont informelles.

Il n'est pas nécessaire de téléphoner au responsable.

Il s'agit de passer un moment pour parler de sa passion automobile et des anciennes et nouvelles Alfa Romeo.

Il s'agit de consolider les relations à l'intérieur du Club et d'encourager des alfistes à intégrer le RSAR.

www.rsar.ch



Le Registre Suisse Alfa Romeo regroupe toutes les voitures de la marque selon les formules :

OLDTIMER : les Alfa Romeo de plus de trente ans d'âge
ou produites à moins de 4000 exemplaires.

YOUNGTIMER : les Alfa Romeo de 20 à 30 ans d'âge.

ESPOIR : les Alfa Romeo de moins de 20 ans d'âge.

Il a pour but le maintien des automobiles classiques Alfa Romeo dans leur état d'origine.