

BULLETIN N° 40 2017

24-25.6.2017.  
VAL D'AOSTA  
TORINO



*CentroStile*

*Requisire Suisse*



## ÉDITORIAL

Il y a 90 ans, Alfa Romeo remportait sa première victoire lors de la fameuse course des 1000 Miglia, avec une petite 1500 cm<sup>3</sup> à compresseur. S'ouvre alors la première page d'un chapitre qui constitue un des piliers fondamentaux du mythe Alfa Romeo: l'ère de l'ingénieur Vittorio Jano. N'oublions pas que à l'origine de ce transfert de Fiat chez Alfa Romeo il y a un nom: Enzo Ferrari. Cet épisode a été transposé dans le très beau film de Carlo Carlei sur la vie du Commendatore. Tapez simplement Vittorio Jano videos. Mais restons dans le papier avec ces quelques pages relatant les 11 victoires d'Alfa Romeo aux 1000 Miglia, et l'inéluctable montée en puissance des chefs d'œuvres signés Jano.

Événement exceptionnel, en 2017, notre visite au Centro Style Alfa Romeo à Turin, qui s'est terminée avec un dialogue très positif entre créateurs et utilisateurs.

Souhaitons ici que cette pépinière de talents continue à faire éclore des personnalités de très haut niveau à l'image de ceux qui ont marqués cette institution: Walter Da Silva, Wolfgang Egger, Filippo Perini, tous passés désormais chez VW-Audi-Lamborghini.

Une large place est bien sûre dédiée aux Alfa du Registre, présentées ici avec des thèmes évoquant des usines ou des ateliers du monde industriel.

Terminons avec cette nouvelle récente qui annonce le retour d'Alfa Romeo en Formule 1! Suite inattendue d'une très longue histoire, et en plus avec une participation suisse. Comme dirait une grande vedette de la chanson qui nous a quitté dernièrement:

« nous avons tous quelque chose de Tennessee, euh pardon ... d'Italie! »

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

Reproduction interdite sans l'autorisation de l'auteur.

## SOMMAIRE

Éditorial: Antoine Kohler	2
Nouveaux membres	3
Mot du Président, Patrizio PIEREN	4
1000 Miglia, 11 victoires d'Alfa Romeo, Antoine KOHLER	6
La Commission Technique, Patrizio PIEREN	17
Les Alfa Romeo du Registre, Antoine KOHLER	17
Le CARF au château de la Chapelle d'Angillon, Philippe CORNU	24
Centro Stile Alfa Romeo à Turin, Marc BEUCHAT	26
Ollon-Villars, Antoine KOHLER	32
SHVF Soirée des Présidents, Patrizio PIEREN	34
6 <sup>e</sup> Rassemblement francophone Alfa Romeo Montreal, Patrizio PIEREN	36
Sortie de printemps, Philippe CORNU, Antoine KOHLER	42
Le retour des concours d'élégance, Antoine KOHLER	44
Hommage à Bernard Consten et Roger Delageneste, Antoine KOHLER	45
L'exploit de Raphael Favaro, Yves BADAN	46
La journée technique, Patrizio PIEREN	48
Le Noël du RSAR, Yves BADAN	52
La Boutique, Christian OVERNEY	54
Comité 2017	57
	56
Calendrier des sorties 2018	58



# BIENVENUS AU RSAR EN 2017!

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

Hervé	BANDINI	GTV6 – 1986	Vufflens-la-Ville
Patrick	BENOIT	GTV6 + 147GTA	Vevey
Pierre-Yves	DESAULES	Brera 2.2 JTS 2006	Neuchâtel
Dominique-Patrick	DORTH	Spider 2000 1983	Froideville
Gaetan	DUBAIL	Montréal 1971	Cossonay-Ville
Raphaël	FAVARO	Giulia Quadrifoglio – 2016 + autres	Villars-le-Terroir
Joe	FILIPONNE	Giulietta - 1957	Chernex
Fabrice	FRANCIOLI	Giulia spider – 1966 + autres	Mieussy (F)
Adriano	GRILLO		Giubiasco
David	KARLIK	Giulia 2000 GT Bertone	Clarens
Eric	LEPORI	Giulietta quadrifoglio – 2017	Tatroz
Alain	LIARDON	Giulia Veloce – 2017	Boulens
Daniel	MUELLER	Stelvio First Ed. – 2017	La Neuveville
François	NAVARRO	Giulietta 1600 spider – 1964	Crans-Près-Céligny
Jaques	SCHÖPFER	2000 Berlina	Crissier
Livio	VANTAGGIO	4C – 2016	La Tour-de-Peilz

A tous ces nouveaux venus, le Comité est heureux et fier de les accueillir et se réjouit de les revoir aussi souvent que possible à nos diverses manifestations et stamms qui leur permettra de renforcer leur passion de

*« la meccanica delle emozioni »*

Alfa Romeo.



# LE MOT DU PRÉSIDENT



Chers amis et membres passionnés du Registre Suisse Alfa Romeo, encore une année de passée. Pour moi, l'année 2017 au sein du RSAR n'a été que pur bonheur et en voyant les participations augmenter à chaque sortie, la bonne ambiance qui règne au sein du RSAR, le partage entre anciens et nouveaux membres, cela fait chaud au cœur et donne envie de continuer. Comme le dit le proverbe, «Il n'y a que les montagnes qui ne se rencontrent pas».

Ayant auparavant déjà fait partie du comité pendant 11 années, de 2000 à 2010, je n'ai pas hésité une seconde à me représenter pour une fonction au comité lorsqu'en 2016, le RSAR s'est trouvé en difficulté et aurait pu disparaître. Je suis maintenant plus serein quant à

l'avenir du RSAR voyant que les hommes eux, peuvent se rencontrer, déjà en personne, mais aussi dans leurs idées. Après une année 2016 magnifique et une année 2017 pleine, pourrais-je dire sous tous les aspects, je pense pouvoir dire que l'année 2018 s'annonce très bien.

En commençant par l'adhésion des nouveaux membres qui se sont inscrits avec de magnifiques modèles et en très bel état, c'est cette continuité que nous recherchons pour l'avenir du RSAR en intégrant le mieux possible les nouveaux membres. En parlant de continuité, j'en profite pour remercier particulièrement d'anciens membres tel que, Antoine Kohler et Philippe Cornu, qui même hors comité sont toujours là et très actifs pour soutenir et apporter de nouvelles idées. Il en est de même pour certains membres plus récents tel que Yves Badan, Marc Beuchat et Sergio Cignarale qui apportent aussi leur contribution au RSAR, et de cette manière-là les années à venir seront, je l'espère, radieuses. C'est dans tous les cas ce que je souhaite au RSAR pour le futur.

Sortie d'été au Centro Stile Alfa Romeo à Turin, les 24 et 25 juin 2017



Concernant le programme de cette année, comme vous l'avez constaté il y a eu quelques changements relatifs à la sortie d'été. Je remercie donc Dominique Panissod pour avoir repris le flambeau de cette sortie qui fut partagée entre la visite de la Fondation Hervé, puis la montée d'Ollon-Villars que nous devons à Daniel Imhof, et au final cette sortie a remporté un franc succès.

En ce qui concerne les autres sorties du calendrier, elles ont été égales à elles-mêmes, c'est-à-dire couronnées de succès et j'en remercie les organisateurs.

De plus, nous avons aussi eu une sortie qui n'était pas prévue au programme, mais qui existait déjà dans un passé pas si lointain; le Repas de Noël, qui a été remis à l'ordre du jour. Nous devons avant tout l'organisation de ce Repas de Noël à Marc Beuchat, qui, on le sait, a des sorties en veux-tu en voilà dans sa mallette, assisté par Yves Badan et Sergio Cignarale.

Au vu du succès de celui-ci, le Repas de Noël sera maintenu comme une sortie officielle du RSAR dans le programme 2018 et les années suivantes aussi.

Comme vous pouvez le constater, votre comité cherche à vous offrir un programme toujours plus complet et diversifié afin de satisfaire le plus grand nombre, car comme dans tous les domaines, l'unanimité n'est pas impossible mais difficile, c'est pourquoi il est impératif que de nouveaux membres se proposent petit à petit pour intégrer le comité et ainsi obtenir une continuité. Une idée m'est venue qui serait de pouvoir mettre en place une «rotation par ordre alphabétique» par rapport à la liste des membres, cela pour quelques années, et non pas nécessairement pour 8 ans d'affilée par exemple. Ceci permettrait d'avoir en permanence des candidats au comité, mais bien évidemment sans aucune obligation, et selon la disponibilité

et l'envie de chacun. Ceci permettrait de faire avancer le RSAR dans la bonne direction. Il ne faudrait pas que les membres se sentent obligés de faire partie du comité et que cela ne crée une hémorragie dans nos rangs, mais bien au contraire, le but est de consolider les liens, de rapprocher les membres en se serrant les coudes comme une grande famille.

Ne dit-on pas que la première richesse de la vie est la famille. Ce principe permettrait à chacun de profiter pleinement de l'expérience des autres, et partant de ce principe s'il est réalisable, je pense que le RSAR pourrait faire face au manque de candidat au sein du comité pendant quelques temps, sans que les membres présents à l'assemblée générale n'arrêtent de respirer jusqu'à ce que quelqu'un se propose. Ceci n'est qu'un vœu, mais il ne tient qu'à vous pour qu'il devienne réalité.

Le futur n'est pas écrit, le destin sûrement, alors écrivez votre futur au sein du RSAR et en même temps écrivez aussi celui du RSAR, le club qui compte tant à vos yeux, où vous passez de magnifiques instants en compagnie d'amis qui partagent la même passion que vous. Pensez, une fois le week-end terminé, qu'il faut reprendre le chemin du travail, ce dernier ne représentant pas forcément votre passion, alors que vous venez de passer un week-end mémorable avec le RSAR et en vous disant alors «vivement la prochaine sortie».

Alors pensez-y, si vous pouvez donner un peu de votre temps pour votre passion au sein de votre club préféré, n'hésitez pas, et en plus de cela, c'est super bien payé.

En conclusion, je vous dis «venez aux sorties et participez aussi à la vie du RSAR».

Mes meilleures salutations Alfistes à vous tous, et merci d'avoir pris le temps de me lire.

Patrizio Pieren, Président

# CONTES DES MILLE ET UN MILLES...

## 11 VICTOIRES D'ALFA ROMEO

TEXTES/IMAGES : ANTOINE KHOLER  
**1000 MIGLIA | 1927 – 2017**  
BRESCIA, 17 - 18. 5. 2017

Née de la volonté des « 4 mousquetaires », Aymo MAGGI, Franco MAZZOTI, Giovanni CANESTRINI, Renzo CASTAGNETO, cette course de l'extrême a connu 24 éditions de 1927 à 1957, soit 30 ans d'exploits sportifs et techniques qui constituent un héritage exceptionnel.

Dès la fin des années 60 quelques manifestations font renaître la légende et en 1977, la mèche est allumée ! L'explosion sera énorme, d'abord toute l'Europe est touchée, puis les Etats-unis et le Japon ! Un enthousiasme délirant et contagieux, reconduit cette année pour la 35<sup>e</sup> fois.

Ceux qui ont vécu une fois les 1000 Miglia reviennent toujours... en ce qui me concerne ce dicton est vrai. Après 25 ans d'absence, je suis reparti pour cette édition. La fête fût exceptionnelle, toute la ville était en effervescence pour accueillir les 460 voitures historiques...



# LES 6C 1500

## S/MMS/SS/SSTF

Alfa Romeo s'était déjà fait une solide réputation dans le sport automobile naissant des années 1920, avec les succès obtenus par les RL. Puis avec l'engagement de l'ingénieur Vittorio Jano, la firme va bâtir sa réputation avec la P2 en 1925. Mais au niveau du catalogue, les produits se devaient d'être renouvelés. A ce moment, Jano bien inspiré, va construire la voiture de série issue de la compétition. Il supprime 2 des 8 cylindres de la P2 pour obtenir un 6 en ligne avec 1 act. pour les versions N, puis l'on entame une montée en puissance avec successivement les 2 act. en tête, le compresseur Roote et finalement, sommet du raffinement mécanique : la culasse fixe «Testa Fissa». Le concept, de faire plus avec moins, de cylindrée et de poids notamment, va se révéler très efficace lors des compétitions. Avec les carrosseries de Zagato parfaitement adaptées, une nouvelle «Diva» est née. C'est un tournant décisif dans l'histoire d'Alfa Romeo qui commence ici, un très grand chapitre : les voitures de compétition à compresseur (s). Avec sa garde au sol qui paraît un peu haute, elles se jouera des mauvaises routes de l'époque. Je serai tenté de la comparer à un gerris, cet insecte qui se maintient à la surface de l'eau grâce à un poids très réduit et des pattes aux propriétés hydrofuge. Elle va remporter la première des 11 victoires d'Alfa Romeo !

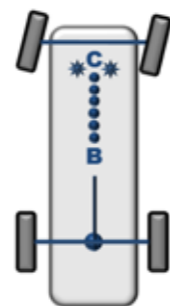


L'horloge astronomique de Brescia datant du 16<sup>e</sup> siècle domine la Piazza Loggia, grand lieu de rendez-vous avant le contrôle à la Piazza Vittoria.

1000 MIGLIA | 1927 – 2017 | BRESCIA, 17 - 18. 5. 2017

### 1928

Victoire de :  
CAMPARI-RAMPONI  
18H 4' 25"  
Moyenne : 89,688 km/h.



S 54cv.  
125 Km/h  
960 Kg

Production totale 6C 1500  
de 1927 à 1929 : 1058 ex.



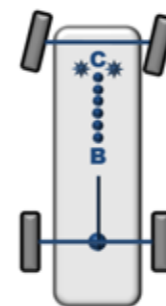
Ci-dessus : N° 48 6C 1500 S 1928.  
Carsten Eckert et Pierre Antoine de Selancy

Ci-contre : N° 44 6C 1500 MM 1928.  
Massimo Amenduni Gresele et Fabrizio Vicari



# 6C 1500

## GRAN SPORT TESTA FISSA. CHÂSSIS 10814406



SSTF 84cv.  
155 Km/h  
860 Kg 6 ex.



Une des plus exclusives Alfa Romeo vue à Brescia, ce serait l'unique 1500 TF survivante, en plus habillée par Zagato. L'ensemble est magnifique dans ses proportions avec des galbes d'ailes particulièrement affinés. On est tout simplement en face de la quintessence d'Alfa Romeo, tout l'ADN de la marque est constitué ici, le fil rouge va se dérouler sur des décennies. Voir c'est bien, entendre c'est encore mieux avec le très évocateur petit film commenté par Luciano Viaro proposé par youtube. La bande son soutiendra l'écriture, à écouter sans modération...

### 10814406 : Une histoire sans fin !

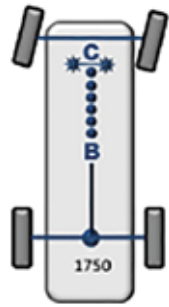
**1933 -1935 :** Anna Maria Peduzzi  
«Marocchina», nombreuses courses de côtes Stelvio, Monte Ceneri 1<sup>er</sup> cat. 1500, 1000 Miglia  
**1934 :** 13<sup>e</sup>. 1<sup>er</sup> cat. 1500.  
**9/1936 :** Jacques De Rahm, Scuderia Maremmana, Toulo de Graffenried. Les Rangiers : 1<sup>er</sup>, GP de Berne  
**1936 :** 1<sup>er</sup> cat. 1500, 1000 Miglia abandon.  
**6/1953 :** Vendue aux USA pour 850 dollars.  
**1963-2003 :** H.Wessells, Philadelphie.  
**2006 :** Mark D Gessler, Maryland.  
**2010-2011-2012-2013-2014 :** 1000 Miglia  
**2016 :** 1000 Miglia, Giordano Mozzi-Stefania Biacca, 3<sup>e</sup>.



# LES 6C 1750

## S/MMS/SS/SSTF

C'est l'évolution logique de la 1500, reprise du châssis mais augmentation de la cylindrée. Nouveauté pour l'éclairage avec les calottes en plexi rouge et 2 projecteurs orientables, avec au dos, une nouvelle astuce : un miroir servant de rétroviseur. La production totale de 6C 1750 fut de 2259 exemplaires de 1929 à 1933. Elles seront un douzaine au départ, prête à se battre contre les Lancia, O.M. et Bugatti. Un adage étonnant dit que les voitures qui gagnent au Mans ne gagnent pas aux 1000 Miglia. Effectivement, Aston-Martin, Bentley, Bugatti, Delahaye, Jaguar, Lorraine, ne sont jamais parvenues à décrocher une victoire sur le parcours italien. Seules 3 marques ont déjoué l'adage : Alfa Romeo, Mercedes et Ferrari. Cette course était un excellent banc d'essai, Alfa Romeo a su merveilleusement bien s'y adapter en réunissant 6 atouts majeurs : puissance, légèreté, maniabilité, optimisation des freins, stratégie et logistique.



SS et GS  
145 Km/h  
920 Kg 309 ex.

1000 MIGLIA | 1927 – 2017 | BRESCIA, 17 - 18. 5. 2017

### 1929

Victoire de :  
CAMPARI-RAMPONI  
18H 4' 25"  
Moyenne : 89,688 km/h.

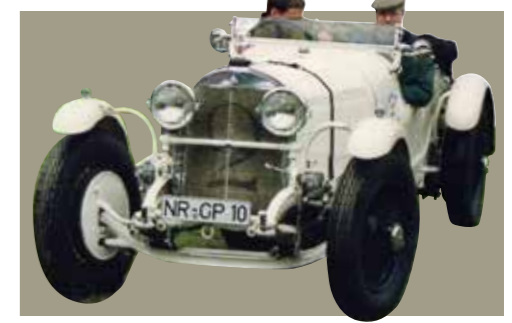
### 1930

Victoire de :  
NUVOLARI-GUIDOTTI  
16H 18' 59"  
Moyenne : 10,450 km/h.



La coupe du « Duce »  
à la remise des trophées

A noter, sur les 1750, l'accélérateur en position centrale..!  
et une grille de sélection des vitesses indémodable.



Face à la montée en puissance des Mercedes de 6.0L., le moteur 1750 va se montrer sous-dimensionné. Alfa Romeo va riposter avec un tout nouveau bloc de 8 cylindres 2,3L. Deux voitures de ce type sont alignées pour la course de 1931. Ce jour là Mercedes avait 3 cartes gagnantes dans son jeu : le pilote Caracciola, sa monstrueuse SSKL et le patron : Alfred Neubauer. Par manque de mise au point, les nouvelles Alfa 2,3L. connurent des soucis de pneu et d'embrayage. La victoire échappait à Alfa Romeo, avec toutefois une 2<sup>e</sup> place pour une 1750, puis au troisième rang, ce sera le dernier classement d'une O.M. Firme qui avait ouvert le score lors des premiers Mille Miglia en 1927. Dès 1932, le 8 cylindres milanais signé Vittorio Jano dominera sans partage. L'heure de la revanche a sonné...



Carr. CASTAGNA – MILANO  
1750 GS  
Martin GRUSS USA  
Michel BROGARD USA



Carr. BRIANZA – MILANO  
1750 GS 1932  
Axel MARX CH  
Paolo Di TARANTO I

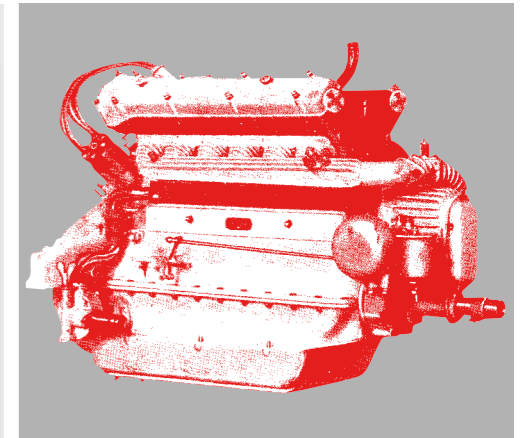
Carr. ZAGATO – MILANO  
1750 GS 1931  
Andrea VESCO I  
Andrea GUERINI I  
Vainqueur 2017!



Carr. ALFA ROMEO  
1750 GS TESTA FISSA 1931



Josine LOUWMANN-VAN DORTH NL  
Marielle VEHMEYER NL  
Production : 12 ex.  
En 1934, elle participe aux  
1000 Miglia avec Nino Farina.  
Actuellement au Louwmann  
Museum Den Haag NL



Moteur 6C 1750 côté admission

# LES 8C 2300 MONZA

Il y a dans l'histoire du sport automobile quelques moteurs qui ont outrageusement dominé les courses durant quelques années, et ce dans toutes les disciplines, du Grand-Prix de Monaco aux 24 Heures du Mans. Le 8 C 2300 entre par la grande porte dans cette famille exclusive en remportant 4 fois les 24 Heures du Mans (de 1931 à 1934).

En Grand-Prix, la moisson de victoires débute avec Nuvolari au Grand-Prix d'Italie, à Monza, d'où l'origine du nom de ce modèle, puis elle continuera à travers l'Europe avec, les pilotes Caracciola, Etancelin, Chiron, Moll, et Sommer.

En comparaison, Bugatti a produit son 8 cylindres pour les types 57 : victoires au Mans en 1937 et 1939 et nombreux Grand-Prix. Dans un passé plus récent, c'est évidemment Ford avec son fameux V8 Cosworth qui, par 13 fois a couronné les Champions du Monde de F1, et obtenu les premières places au Mans avec Mirage et Inaltera.

Entrons dans cette cathédrale métallique afin d'admirer son architecture composée de 2 bloc 4 cylindres en ligne, avec cascade de pignons centrale. On réduit, par cette disposition, les torsions sur le vilebrequin qui tourne sur 10 paliers. Les chambres de combustion hémisphériques sont gavées par un carburateur Memini, via un compresseur volumétrique donnant une pression de 11,62 Kg au cm<sup>2</sup>.

1000 MIGLIA | 1927 – 2017 | BRESCIA, 17 - 18. 5. 2017

## 1932

Victoire de :  
BORZACCHINI-BIGNAMI  
14H. 55' 19"  
Moyenne : 109,884 km/h.

## 1933

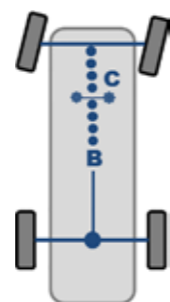
Victoire de :  
NUVOLARI-COMPAGNONI  
15H. 11' 50"  
Moyenne : 108,575 km/h

## 1934

Victoire de :  
VARZI-BIGNAMI  
14H. 08' 05"  
Moyenne : 114,307 km/h.

### 165 CV

210 - 225 Km/h.  
920 kg.



A Lucerne, au Musée Suisse des Transports, vous pourrez admirer un exemplaire de 8c 2300, châssis et moteur sans carrosserie. Il s'agit du premier exemplaire sur les 188 construits. Enzo Ferrari, pilote, avait remporté, à son volant la course de côte Bobbio - Passo del Fenice le 14 juin 1931. En 1946 elle arrive en Suisse avec une nouvelle carrosserie assez laide, puis fini dans un champ du jura, carter percé par une bielle... Max Hahn passera plus de 4500 heures de travail, durant une dizaine d'année pour restaurer cet exemplaire N° 2111001



Exemplaire carrossé par Brianza ayant participé aux 1000 Miglia en 1934 et 1935



Ci-dessus une Monza présentée par Neil Twymann (G-B). Selon le programme, c'est une ex-Scuderia Ferrari dont la cylindrée a été portée à 2600 cm<sup>3</sup>



Je quitte les places du centre ville pour me rendre sur la ligne de départ, Via Venezia où les concurrents attendent le drapeau à damier. On ne peut déambuler cette avenue sans s'arrêter au 74, à la Libreria del Automobil Gilena. Trouver mieux dans cette spécialité sera très difficile. Une fois passé le seuil d'entrée on songe déjà à agrandir sa bibliothèque et son budget livres...

En prolongeant dans la même direction par la Viale S. Eufemia, on arrive au Musée des 1000 Miglia, installé dans un monastère complètement restauré pour une deuxième vie. Parfait exemple d'un sauvetage de deux patrimoines, fruit de la collaboration de la Ville de Brescia et des passionnés de la Freccia Rosso.

A gauche, le châssis N° 2211136 en provenance des Etats-Unis, inscrit par M.Binnie. C'est un exemplaire carrossé par Brianza qui a participé aux 1000 Miglia avec le pilote suisse Hans Ruesch. Abandon en 1934, puis 4° en 1935, avec un temps de 15.05' 59". En ce temps là, cette Alfa rouge avait le capot blanc, aux couleurs de la Suisse.

Durant la même année, Ruesch participera à la Targa Florio 8°, puis course de côte de Kesselberg et Grand-Prix de Bergame. Ensuite il continuera la compétition avec la monoplace Alfa Romeo Tipo C.

# LA TIPO B

**1935**

Victoire de:  
PINTACUDA  
DELLA-STUFA  
14h. 04' 47"

Moyenne: 114,753 km/h.

**1936**

4<sup>e</sup>: BIONDETTI-CERASA

13h. 59' 51"

N° 84

1000 MIGLIA | 1927 – 2017 | BRESCIA, 17 - 18. 5. 2017



C'est la première monoplace Alfa Romeo née en 1932 pour les nouveaux règlements internationaux. On retrouve le fameux 8 cylindres en ligne mais avec 2 compresseurs, la nouveauté principale résidant dans le système de transmission assuré par 2 arbres en Y, Libérant la place du pilote, plus près du centre de gravité. Confirmant l'efficacité de cette monoposto, Rudolf Carracciola confiera à Vittorio Jano : «Votre voiture à la légèreté d'une ballerine.»

Destinée aux Grand-Prix, la tipo B s'affirmera aussi dans les courses de côtes avec ses roues arrières jumelées, et aussi sur le très rapide circuit de l'Avus à Berlin avec une carrosserie spécialement profilée, sans oublier quelques participations aux 500 Milles d'Indianapolis. La polyvalence de concept se révélera une nouvelle fois avec une mutation en biplace route conçue par la Scuderia Ferrari, en vue des 1000 Miglia 1935. Cette mue comprendra le décentrage de la colonne de direction la pose de pare-boues, de phares, de la roue de secours et d'un baquet supplémentaire pour le coéquipier. L'habitacle laisse à peine la place pour deux formats jockey au régime qui accompliront parfaitement leur objectif: arriver les premiers à Brescia. Ce défi est signé par le pilote Carlo Pintacuda qui a convaincu

son ami le marquis Della Stufa de prendre place sur le petit baquet du passager, et surtout d'y rester durant le parcours...

C'est désormais 2 millièmes exceptionnels, 1933 et 1935, qui positionnent Alfa Romeo aux 10 premières places du classement général.



255cv.  
262 km/h.  
720 kg.



Le système de transmission est assuré par 2 arbres en Y



# LA 8C 2900 A BOTTICELLA

**1936**

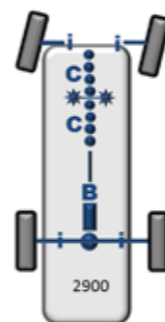
Victoire de:  
BRIVIO-ONGARO  
13H 07' 51"  
Moyenne: 121,622km/h

2<sup>e</sup>: FARINA-MEAZZA  
3<sup>e</sup>: PINTACUDA-STEFANI

**1937**

Victoire de:  
PINTACUDA-MAMBELLI  
14H 17' 32"  
Moyenne: 114,747 km/h

2<sup>e</sup>: FARINA-MEAZZA



220cv.  
230 km/h.  
850 kg.



Carr. ALFA ROMEO – MILANO 8C 2900 A BOTTICELLA 1936  
Franciscus VAN HAREN / NL / Léonie HENDRICKS / NL

En 1935, Vittorio Jano crée un nouveau dessin avec une suspension à roues indépendantes, et une boîte à vitesses accolée au différentiel. Cette solution sera utilisée sur les monoplaces 8C et 12C avec l'inoubliable victoire de Tazio Nuvolari à la Coupe Vanderbilt près de New-York. A Milan, on développe sur cette base une bi-place avec une carrosserie dessinée et fabriquée au Portello. Sa ressemblance avec un tonneau lui donnera le nom de botticella. Mais attention, ce tonneau bien inspiré va se révéler ses qualités et deviendra l'arme absolue, notamment en courses de côtes avec Mario Tadini, et il marquera l'histoire des 1000 Miglia!

Le département course d'Alfa Romeo, est encore confié à la Scuderia Ferrari, car la marque Milanaise est sous contrôle gouvernemental. Cette collaboration va se montrer une fois de plus capable de relever les plus grands défis sportifs, en remportant en 1936 les 3 premières places des 1000 Miglia avec les 3 Botticella engagées!

Ce succès sera confirmé l'année suivante avec cette fois un doublé des 2900 A sur la ligne d'arrivée à Brescia. Les conditions météo de cette édition ont fait chuter la moyenne et seule la Delahaye de Schell-Carrière parvient à se classer 3<sup>e</sup>, devant 6 Alfa Romeo





# LA 8C 2900 TOURING



**1938**

Victoire de:  
BIONDETTI-STEFANI  
11H 58' 29"  
Moyenne: 135,391 km/h

En cette période d'exaltation des nationalismes, Alfa Romeo et l'Italie se doivent de redorer leur blason, face aux succès des voitures de Grand-Prix allemandes largement soutenues par la propagande du 3<sup>e</sup> Reich. Alfa Corse revient sur scène pour préparer 4 spider châssis 8c 2900 A, dont le moteur a été abaissé ce qui permettra à Touring de signer ici l'une de ses plus belle création.

Dans ce groupe de 4 voitures, désormais appelées 8c 2900 B apparemment semblables, se cachait un « lièvre » équipé du fameux 8 cylindres en ligne, mais ré-alésé pour la future monoplace 308. Seules les Alfa 2300, les Delahaye V12 étaient en mesure de remporter une victoire. Il n'en fut rien, les 2900 B réussissent le doublé avec Biondetti-Stefani N°143, et en deuxième, à une poignée de secondes Pintacuda Mambelli « retardé » par des soucis de freins.



1000 MIGLIA | 1927 – 2017 | BRESCIA, 17 - 18. 5. 2017

**1947** 1823 KM.

Victoire de:  
ROMANO-BIONDETTI 16H 16' 39"  
Moyenne: 112,238 km/h

Cette édition aura tout de même lieu sur des routes à peine réparées, avec voitures essentiellement italiennes ressorties des garages. La 8 C 290 B se retrouve au départ mais cette fois sous la forme d'un superbe coupé signé Touring, sous le long capot, les compresseurs ont laissés la place à quatre carburateurs.

La course restera un tout grand moment du sport automobile avec la victoire de l'Alfa 2900 devant un Tazio Nuvolari survolté qui finira deuxième à 16 minutes sur sa petite Cisitalia de 1100 cm<sup>3</sup>! Il précède de quelques minutes 2 autre Cisitalia et 5 Fiat. Une nouvelle marque est inscrite pour la première fois, et inscrira son nom, Ferrari, 8 fois au palmarès de 1948 à 1957. Mercedes A récolté 2 victoires, en 1931 et 1956. Puis suivent avec 1 victoire: O.M. en 1927, BMW en 1940 et Lancia en 1954.



Ci-dessus, c'était en 1987, Fred Simeone est venu d'Amérique pour participer au 5<sup>e</sup> grand rendez-vous de Brescia avec sa 8C 2900 B Touring. J'avais déclenché mon appareil argentique d'alors, avant le pour saisir, dans son élément cette sublime Alfa Romeo. Elle loge aujourd'hui à Philadelphie sous le toit de la Simeone Foundation AUTOMOTIVE MUSEUM, qui se distingue par sa mise en valeur de l'histoire de la compétition. Un autre exemplaire fait partie de la collection de Ralph Lauren.

# LA COMMISSION TECHNIQUE



Médaille du Registre Suisse Alfa Romeo

Comme vous avez pu vous en rendre compte déjà l'année passée, la Commission Technique a été complétée avec Roland Bandieri et Philippe Claude, donc n'hésitez pas à contacter l'un ou l'autre de ces membres ou moi-même pour d'éventuels renseignements. D'autre part, après quasiment 2 ans de recherches, de téléphones et de rencontres, j'ai le grand plaisir de vous annoncer que la médaille du RSAR décernée par la Commission Technique aux véhicules strictement d'origine « que vous voyez ci-dessus » a été re-fabriquée à l'identique de la médaille originale, mais non sans mal, vous pouvez me croire.

Seuls les membres qui possèdent une Alfa Romeo strictement d'origine de 30 ans et plus, contrôlée par la Commission Technique et membre depuis au moins 2 ans du RSAR, peuvent obtenir cette médaille. Nous vous tiendrons informés pour les modalités d'obtention ainsi que la procédure à suivre. Les nouveaux membres ne connaissent peut-être pas cette médaille, mais les anciens membres la reconnaîtront du premier coup d'oeil.

La médaille sera présentée à l'assemblée générale 2018 donc venez nombreux.

En espérant que cette démarche puisse fidéliser nos membres et les inciter à conserver leurs Alfa Romeo dans leur état d'origine.

Alfistement votre.  
Président de la commission technique.  
Patrizio Pieren  
Photo et texte: Patrizio Pieren

**«L'Alfa Romeo est plus qu'une simple usine produisant des automobiles, il y a une façon de faire différente, constamment remise en cause par l'école la plus exigeante: celle de la compétition. C'est un état d'esprit, un enthousiasme continu pour un moyen de transport, où les décisions fondamentales sont dictées par le cerveau qui n'ignore pas la voix du cœur!»**

Ing. Orazio Satta Puliga  
Entré chez Alfa Romeo en 1938  
1946-1973  
Directeur des projets et expériences.

Voilà une citation d'un des plus grands Ingénieur d'Alfa Romeo, auteur de la renaissance des Alfetta 158-159 et des gammes 1900, Giulietta et Giulia. L'enthousiasme et la passion sont des denrées contagieuses transmises aux « Alfisti », voici la suite du chapitre :

# LES ALFA ROMEO DE NOS ADHÉRENTS...

Le moteur est entièrement restauré et fonctionne au sans plomb, et hormis un remontage aux petits oignons par Kallen, seul l'ajout d'un allumage électronique (123 ignition) à été consenti pour améliorer le démarrage et la linéarité

36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50

du fonctionnement. Le plaisir de retrouver la quintessence du bi-albero 1600cc dans une caisse très équilibrée. La monte de pneus moderne de 185/15 améliore ostensiblement la tenue de route, ce qui rend la conduite particulièrement amusante et efficace.

Ce modèle est l'aboutissement du 1'600 cc avec des chevaux suffisant (102) et néanmoins présentant une souplesse toujours surprenante et agréable de la part d'un 4 cylindres. Le freinage est acceptable et suffisant dès lors que l'on ne le sollicite pas à tout bout de champs et que l'on conduise, en bon Alfiste, en coordination avec la boîte à vitesse et avec le frein moteur. La réfection intégrale des sièges avec un matériau apparenté à de l'alcantara (originellement en tissu) participe au plaisir de conduite avec une meilleure tenue du conducteur dans le siège (grip). L'aspect esthétique de la carrosserie est très discrète, mais néanmoins très équilibrée avec une calandre 4 phares qui est la signature de ce modèle. Une vrai 5 places confortables et disposant d'un coffre très spacieux. Le tableaux de bords est bien équipé et lisible et comporte tout ce que l'on aime trouver dans une Alfa de cette époque, pression d'huile, température d'eau, etc.

Jean-Charles Berra



Propriété de Monsieur  
Jean-Charles BERRA

1965 1972

Membre du  
Registre Suisse Alfa Romeo

Giulia Super Carrosserie Alfa Romeo acier 4cyl. 1570cm<sup>3</sup> 102cv  
5500 t/min. -1040 kg - boîte 5



Lors de son essai paru dans le n° 29 de la revue Champion, mai 68, le pilote Jean-Pierre Beltoise donne son avis après avoir parcouru 2000 Km. :  
« La première impression est le remarquable équilibre de cette voiture qui s'avère cependant plus grande routière rapide et confortable que brillante en ville ce qui est conforme à sa vocation. Boîte à vitesses : mille bravo, tout y est réussi, quant au moteur il est très souple, on reprend en 5<sup>e</sup> à 1200 t/min. sans le moindre à-coup. Une voiture sortant de l'ordinaire et portant un nom célèbre entre tous ».

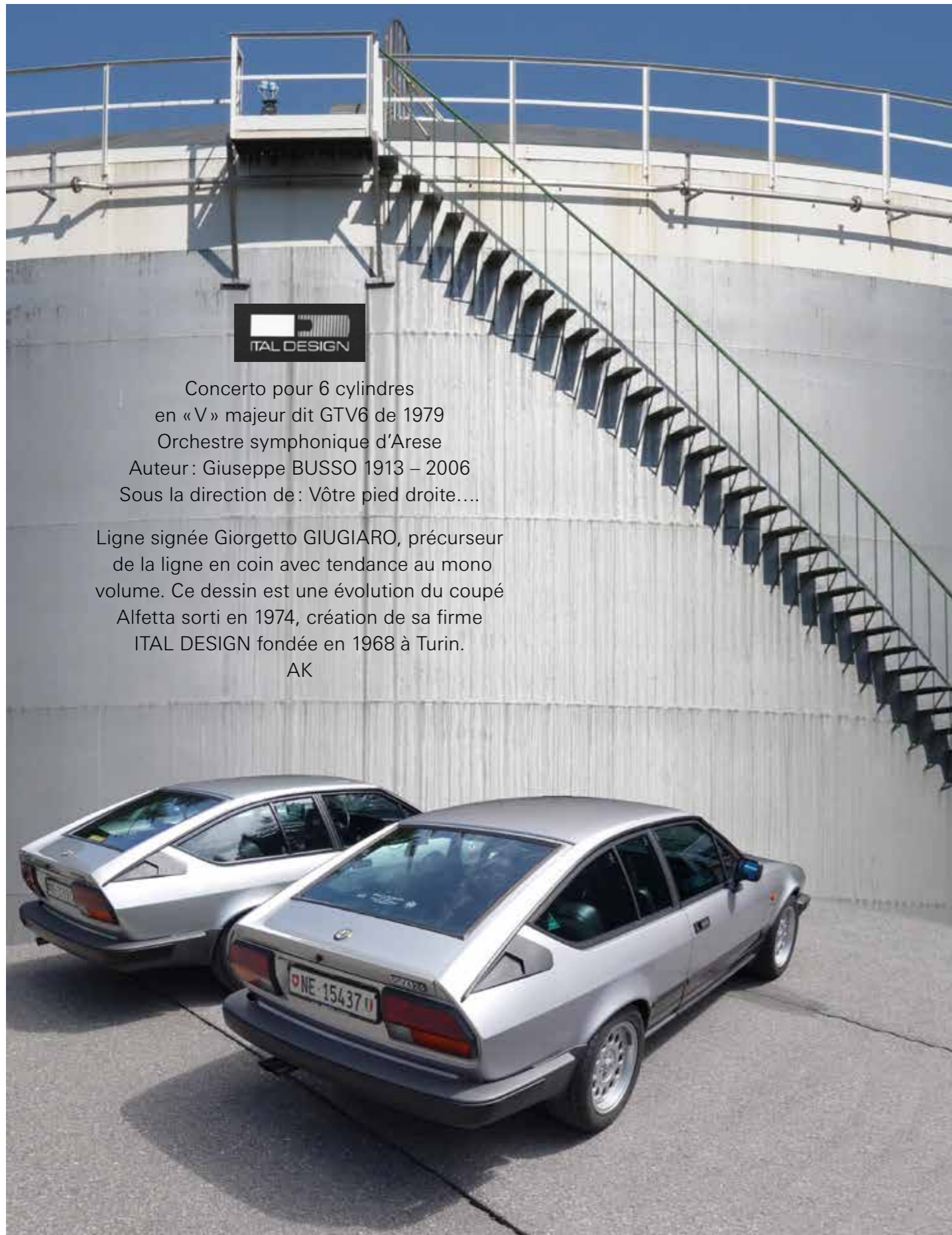
Marco Visani est aussi enthousiasmé lors de son essai paru dans la revue *Gazoline* N° 186, Février 2012 :  
« A la moindre sollicitation de la pédale, le 4 cylindres s'envole, l'aiguille du compte-tours gicle sur la graduation des 5000 t./min. qu'elle semble rechercher avec avidité. L'auto est vive et sa tenue de route homogène incite à déchaîner la cavalerie. »

Propriété de Monsieur  
Philippe MICHIELS

1967 1972

Membre du  
Registre Suisse Alfa Romeo

Giulia 1750 GTV Carrosserie Bertone acier 4cyl. 1750cm<sup>3</sup> 118 cv. DIN  
5500 t/min. -1040 kg - boîte 5



Concerto pour 6 cylindres  
 en « V » majeur dit GTV6 de 1979  
 Orchestre symphonique d'Arese  
 Auteur: Giuseppe BUSSO 1913 – 2006  
 Sous la direction de: Vôte pied droite....

Ligne signée Giorgetto GIUGIARO, précurseur  
 de la ligne en coin avec tendance au mono  
 volume. Ce dessin est une évolution du coupé  
 Alfetta sorti en 1974, création de sa firme  
 ITAL DESIGN fondée en 1968 à Turin.  
 AK

Propriété de Messieurs  
 Christophe FUHRER / Jean-Marie PIATTINI

**1989 1992**

Membre du Registre  
 Suisse Alfa Romeo

GTV 6 Carrosserie ITAL DESIGN acier 6cyl. V 2492 cm<sup>3</sup> 160 cv  
 6000 t/min. -1210 kg - boîte 5

J'ai acheté cette Alfa de 1984, avec mon fils en 2014, à un collectionneur de Frauenfeld. Elle est dans un état impeccable avec l'intérieur cuir et le toit ouvrant, et affiche aujourd'hui 84000 km. Au chapitre des défauts, il faut relever une direction pesante à l'arrêt et en manœuvres, une boîte de vitesses lente et désagréable à manier, une cinquième un peu courte sur autoroute et une finition légère. Son comportement est équilibré, rassurant et dynamique. La GTV6 permet de vivre pleinement la route, vire bien à plat, se montre confortable et sa consommation est raisonnable en usage moyen (10 à 12 l/100km). Son moteur est robuste et l'entretien aisé pour autant qu'on respecte la mécanique et les services annuels. Afin de comprendre cette Alfa, il faut tout simplement démarrer, et en avant la musique! Son V6 mélodieux et rageur constitue véritablement sa carte maîtresse et on ne cesse de l'écouter chanter à tous les régimes. Sa jolie ligne originale suscite aujourd'hui bien des regards admiratifs. Que de pouces levés à son passage! Nombreux sont ceux qui s'arrêtent pour la contempler et évoquer leurs souvenirs. Dans la grisaille automobile actuelle, c'est sûr, on la reconnaît, c'est une Alfa.

Jean-Marie Piattini

Heureux propriétaire de cette GTV6 grise de 1986 depuis 2004 et membre du RSAR depuis 2005, cette voiture est quasi indissociable du Registre comme de ma vie. Pour les « anciens » qui me connaissent, nous avons vécu elle et moi des moments épiques de belles (et rapides) ballades par monts et par vaux en Suisse, France, Italie et Allemagne et elle a aussi tourné sur de nombreux circuits dont les prestigieux Nürburgring, Monza, Le Mans et Spa Francorchamps, parfois en-dehors des manifestations du RSAR. Elle a également gagné l'épreuve spéciale chronométrée d'un rallye de régularité en France organisé par nos amis du CARF en 2008. Une période « d'accalmie » s'en est suivie dans les années 2013-2015 où une réfection totale du moteur et partielle de la boîte a été nécessaire et effectuée ainsi que d'autres travaux et la voilà repartie pour de nouvelles aventures! J'aimerais préciser que je roule en GTV6 depuis 1986 (je n'avais alors que 23ans!), elle était noire à l'époque et mon amour pour ce modèle ne m'a jamais quitté depuis, ayant découvert ce modèle à sa sortie en Suisse en 1981, l'année de mes 18 ans et de mon permis et sa « musique » m'avait tellement subjugué à l'époque que je m'étais juré d'en avoir une un jour, ce qui fut fait 3 ans plus tard. Même si, en tant qu'Alfiste convaincu j'ai eu 2 Alfetta GTV 2 Litres au cours des années ainsi que de nombreuses Alfa plus modernes pour un usage quotidien (164, 3x156, 159, GT coupé) la GTV6 reste la « voiture de ma vie » et j'espère bien ne jamais devoir m'en séparer!

Christophe Fuhrer





Icône de l'âge d'or des carrossiers indépendant, ce modèle est signé Ercole Spada. Son style adoptant le coda tronca et la ligne en coin aura une influence sur le dessins de nombreux constructeurs. D'autres solutions donnent une identité exclusive à cette Junior Z : la calandre admirablement traitée qui se libère de la tradition par une légèreté et une transparence toujours étonnante. On relèvera encore l'extrême finesse des montants du pavillon, les grandes surfaces vitrées et le fameux décrochement du capot au droit des essuie-glaces.

Jean Thieffry, rédacteur en chef de la revue *Virage Auto* a publié l'essai cette Alfa dans le N° 6 de juin 1970 : « Connaisant parfaitement la gamme Alfa Romeo et notamment les coupés GT 1300 et GTA 1300 Junior, j'ai très envie d'écrire que pour un prix légèrement inférieur à celui de la GTA1300, la Z offre presque autant de plaisir en conduite sportive ».

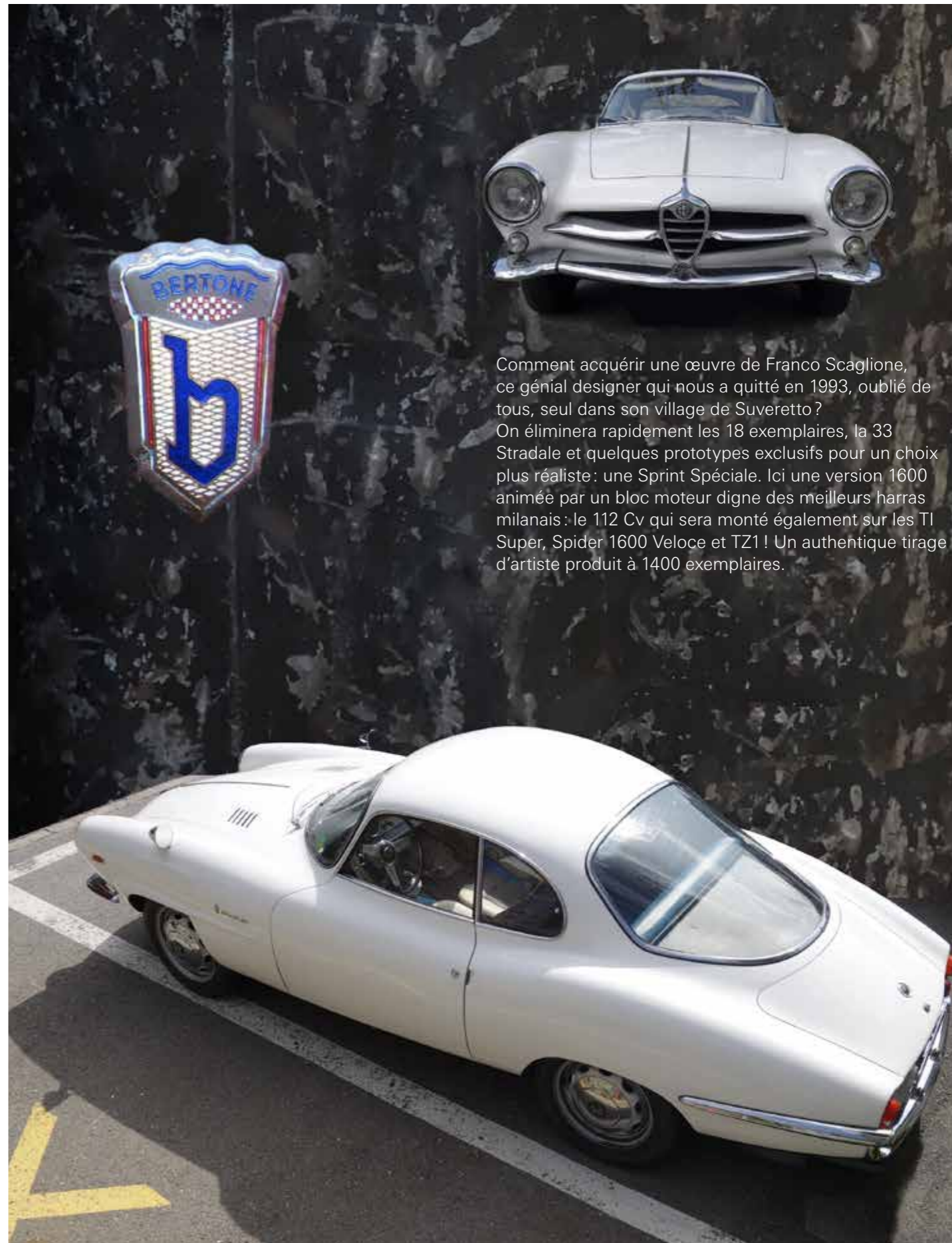


Propriété de Monsieur Daniel IMHOF

**1969 1972**

Membre du Registre Suisse Alfa Romeo

Junior 1300 Z Carrosserie Zagato acier alu 4cyl. 1290 cm<sup>3</sup> 89 cv. DIN 6000 t/min. 970 kg - boîte 5



Comment acquérir une œuvre de Franco Scaglione, ce génial designer qui nous a quitté en 1993, oublié de tous, seul dans son village de Suveretto ? On éliminera rapidement les 18 exemplaires, la 33 Stradale et quelques prototypes exclusifs pour un choix plus réaliste : une Sprint Spéciale. Ici une version 1600 animée par un bloc moteur digne des meilleurs harras milanais : le 112 Cv qui sera monté également sur les TI Super, Spider 1600 Veloce et TZ1 ! Un authentique tirage d'artiste produit à 1400 exemplaires.

Propriété de Monsieur Jean-François SCHWARZ

**1963 1965**

Membre du Registre Suisse Alfa Romeo

Giulia Sprint Speciale Carrosserie BERTONE acier alu 4cyl. 1570 cm<sup>3</sup> 112 cv. DIN 6500 t/min. 1025 kg - boîte 5

8-9 JUILLET. CONCENTRATION  
NATIONALE 2017 DU CARF\*

PHOTOS / TEXTES : PHILIPPE CORNU

\*Club Alfa Romeo de France. Président, A. Delanoue

# LE CARF AU CHÂTEAU DE LA CHAPPELLE D'ANGILLON

Après deux ans d'interruption, et la fermeture définitive du circuit du Mas du Clos la Concentration nationale annuelle Alfa Romeo renaît sous une formule mixte soit: une journée de randonnée caractère culturel dans le Berry de George Sand et Alain Fournier le samedi et le dimanche une journée "sportive" sur le circuit de La Châtre.

Le Château de la Chappelle d'Angillon, l'un des plus anciens spécimens d'architecture militaire du Cher dont le Comte Jean d'Ogny nous a fait découvrir les mille ans d'histoire, et le souvenir du Grand Meaulnes et de la Princesse de Clèves, ainsi que la galerie Renaissance du XV<sup>e</sup> siècle, son feuilleté chaud au parmesan sur lit de salade, le confit de canard, le plateau de fromage et autres délices. Le tout arrosé de Ménetou-Salon blanc et rouge, choisis par les papilles du comte.

Vers 14 heures cap sur le Berry du nord au sud par: Ménetou-Salon, Henrichemont, Les-Aix-d'Angillon et Dun-sur-Auron. Cette première journée s'achèvera l'Hôtel Restaurant Le Noirlac par le dîner de gala précédé, du traditionnel concours d'élégance. Malheureusement interrompu par l'orage!

Dimanche matin visite guidée du "Domaine George Sand" pour ceux qui ne sont pas intéressé à tourner sur le circuit.

Le Château de Meillant



Cour du Château de la Chappelle d'Angillon



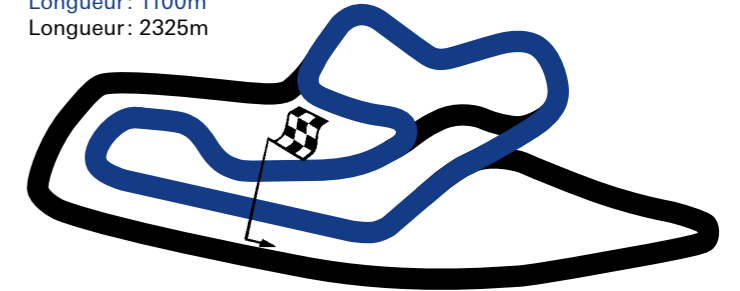
Jean d'Ogny nous a fait découvrir les mille ans d'histoire du château

La galerie Renaissance du XV<sup>e</sup> siècle



Circuit automobile de La Châtre

Longueur: 1100m  
Longueur: 2325m



Le circuit de La Châtre propose un tracé court et très technique. L'unique ligne droite est en montée et entrecoupée de virages, ce qui exclut toute pointe de vitesse. L'autre partie, très sinueuse et principalement en descente, se compose d'un enchaînement de virages assez serrés, privilégiant la technique de pilotage et la recherche de trajectoire.

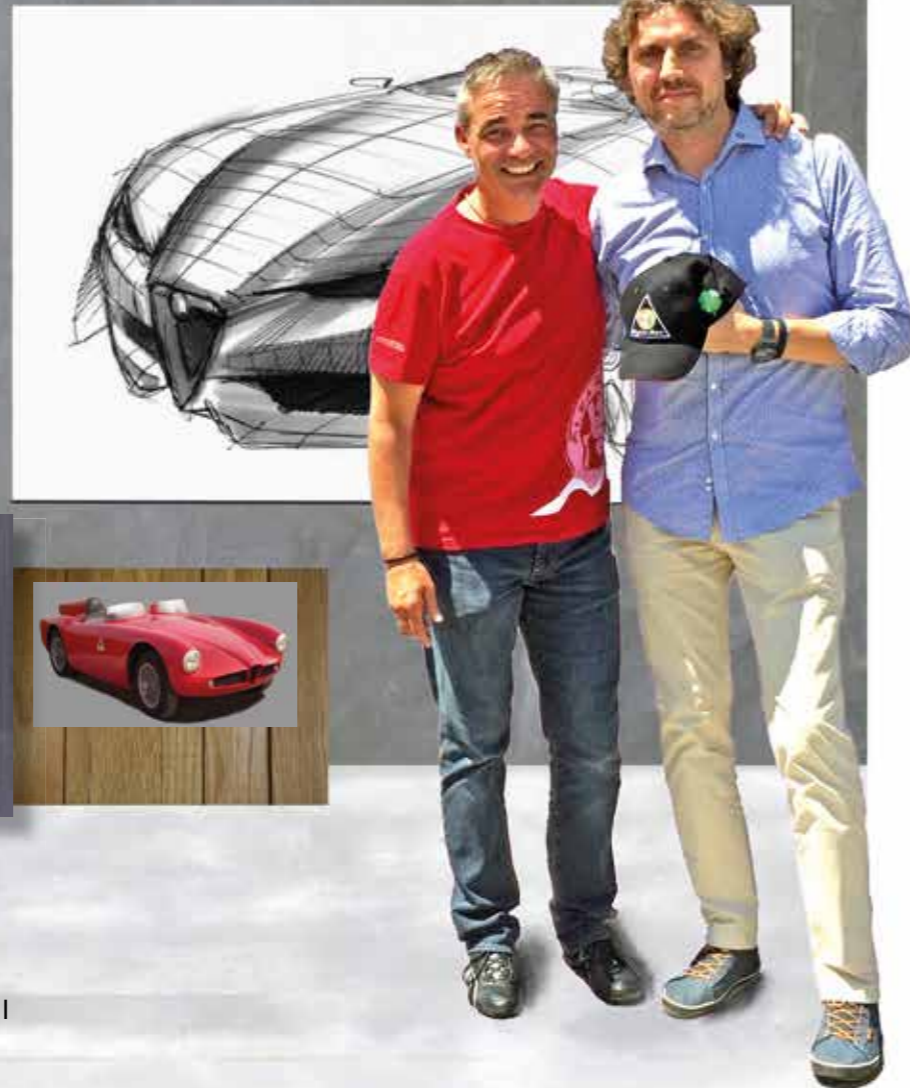
Bien qu'assez lent, le parcours révèle plusieurs pièges notamment des changements d'inclinaison de la piste à des points stratégiques (freinage, changement d'appui), obligeant le pilote à rester vigilant. Des dégagements sont présents, mais pas toujours très généreux dans leurs dimensions, ce qui ne pose pas forcément de gros problèmes du fait des faibles vitesses de passage.




Les seuls représentants du RSAR (Philippe et Marina Cornu)



# CENTRO STILE ALFA ROMEO



Marc BEUCHAT et Alessandro MACCOLINI

CENTRO STILE  ALFA ROMEO

SORTIE D'ÉTÉ, 24 – 25 JUIN 2017  
ORGANISATION : MARC BEUCHAT  
AVEC LA COLLABORATION DE YVES BADAN

## Val d'Aoste – Turin

Rendez-vous samedi 24 juin 2017 à Martigny au Restaurant « La Porte d'Octodure » où un bon petit déjeuner accueille 49 passionnés et passionnés avant d'entreprendre ce magnifique périple qui nous conduira dans cette attrayante région italienne qu'est le Piémont. Roadbooks et plaquettes y seront également distribués à chaque équipage.

Avec un temps magnifique et ensoleillé, le ronronnement des 25 Alfa Romeo tels que Spider, Giulietta SZ, Brera, Zagato, Montreal, Alfetta GTV6 ainsi que des Duetto, Giulia Sprint, 166, Berlina, GT Veloce et un Stelvio prennent le départ à 9h15 pour le Col du Gd-St-Bernard. Après une ascension en file indienne dans un cadre absolument idyllique, un premier petit arrêt de 20 minutes est fait au sommet.

Descente ensuite en direction d'Aoste où l'itinéraire nous dirige au coeur d'une forêt suivi d'un col qui nous conduira dans le petit village de Brusson, localité touristique située à 1388 mètres et qui compte de nombreuses sources et lacs.

Vers 13h00, arrivée au Restaurant « Laghetto » où nous sommes reçu par un maître des lieux ainsi qu'un personnel charmant qui nous sert un délicieux menu typique du terroir, nous donnant ainsi le ton pour la suite du week-end culinairement parlant!





Aux alentours de 15h30, départ en direction du fameux «Castello di Pavone». Une petite heure de route de campagne nous conduit dans un endroit somptueux, puis c'est la révélation : Il Castello di Pavone est devant nous, juché sur une petite colline. Un accueil chaleureux nous est offert lors de notre arrivée. Le célèbre et magnifique Castello di Pavone est l'un des plus beaux monuments italiens et est considéré comme l'un des châteaux les plus pittoresques dans le monde. Il se dresse fièrement sur un promontoire dominant le village, offrant à notre vue un panorama à couper le souffle. Il se dit que cette demeure porte bonheur et qu'elle transmet chance, amour et prospérité à tous ceux qui y séjournent, même pour un court laps de temps.

Vers 18h30, après avoir pris possession des chambres, tout le monde se retrouve au sein du parc où un grandiose apéritif est servi sur la terrasse dans un coin du jardin rempli de roses chatoyantes et de palmiers verdoyants. 19h30, installés dans deux salles médiévales du Château, un somptueux repas nous est servi .... Lors de ce repas, nous pouvions percevoir 49 Alfistes enjoués où les discussions relatant la magnifique journée passée allaient bon train. Le repas terminé, le fameux digestif Limoncello nous est offert dans une autre partie extérieure du Château. Cependant, il est l'heure pour tout ce petit monde d'aller rejoindre les bras de Morphée car une visite de taille nous attend le lendemain...le Centro Stile Alfa Romeo...



Dimanche 25 juin, la météo est toujours aussi radieuse et à voir la bonne humeur de chacun après une bonne nuit de sommeil, la journée s'annonce grandiose. Après un petit déjeuner copieux, (A relever la qualité des cappuccino!!) le départ est donné à 9h00 pour Turin, ville italienne et chef-lieu de la région du Piémont. 10h00, arrivée dans la banlieue de Turin, avec un rendez-vous au «Palace du Pavillon de chasse de Stupinigi». Là, Raphaël Laurent, designer suisse chez Alfa Romeo, ainsi que plusieurs de ses collègues nous attendent près de cette magnifique résidence. Dès que tout le monde est là, départ en deux groupes pour l'antré d'Alfa Romeo, comprenez ici le Centro Stile. A noter que lors de notre passage, tout comme lors de la totalité de notre périple italien, des applaudissements et des «Viva Alfa Romeo» fusent et résonnent de toutes parts. Les gens s'arrêtent et nous regardent défilé avec des yeux ébahis et fiers de voir ce cortège multicolore





de ce qui est le fleuron de la production automobile italienne.

Questa è l'Italia...

Arrivés au Centro Stile, nous sommes accueillis par deux personnalités du monde Alfa Romeo, je veux parler tout d'abord d'Alessandro Maccolini, génial designer italien très actif dans le domaine de l'automobile. Lié quasi exclusivement à la marque Alfa Romeo depuis 1994, il est devenu responsable en 1997 du secteur de la partie externe des voitures, supervisant ainsi toute l'esthétique des nouveaux modèles, comme par exemple celui de la 4C en 2013.

Le 2<sup>e</sup> personnage est Scott Kruger qui vient d'une école américaine et qui a travaillé chez Chrysler comme ex-responsable design de la marque Dodge. Il est à présent chef designer Alfa Romeo à Turin.

Alessandro nous fait une présentation dans une salle spécialement aménagée en nous expliquant la genèse du monde d'Alfa Romeo des premières années jusqu'à aujourd'hui. Un grand moment! Avec en prime quelques anecdotes un tant soit peu pimentées, mais aussi des explications très pertinentes qui nous ont permis d'apprécier les nombreux liens existants entre le design du passé et celui du présent!

Après la présentation, une autre salle s'ouvre à nous et c'est à ce moment que l'ami Raphaël Laurent (qui est responsable de la ligne de l'arrière de la nouvelle Giulia...) et ses collègues designer entrent en scène et nous expliquent leurs différents travaux autour du Stelvio et de la très belle Giulia. Spontanément ils offriront des dessins et des mini-posters dédiés aux divers membres du Registre.

Et c'est avec un repas très sympathique au sein du bâtiment avec tout ce beau monde permettant ainsi de nombreux échanges et des discussions très animées, qu'il est l'heure de se dire au revoir... Même si personne n'avait envie que ça se termine!

Mais pour immortaliser ces moments uniques, une magnifique photo avec toutes les voitures alignées devant les escaliers du Centro Stile fut réalisée, afin que chacun se souvienne de cette sortie inoubliable dont le retour en Suisse s'effectua de manière individuelle.

Marc Beuchat

Pour en savoir plus sur les personnalités marquantes du Centro Style, se référer aux éditions Automobilia, les ouvrages parus en 1998 et 2004. Ci-dessous, la 156 de 1987, en bas le prototype de SUV KAMAL, Genève, mars 2002.





**SAMEDI 26.8.2017.**  
**ORGANISATION : DANIEL IMHOF**

Le Registre ne pouvait manquer cet événement, et grâce à Daniel Imhof, membre du Comité d'Organisation, nos Alfa ont effectué en fin de matinée, une montée sur ce splendide parcours marqué par les exploits de nombreux as du volant: Jean Behra, Nino Vaccarella, Ludovico Scarfiotti, Edgar Barth, Jack Brabham, Jim Clark, sans oublier les suisses Daetwyler et Schetty.

**L'ULTIME ALFA ROMEO DE JUAN-MANUEL FANGIO, LA GIULIA 1600 SPIDER**

Lors de la course de côte *Ollon-Villars* en 1962, Le Club des Anciens pilotes de formule 1 a été fondé à Villars, et au Roc d'Orsay. A l'initiative de Louis Chiron, (1899-1979), éminent pilote durant 25 ans, successivement chez Bugatti, Alfa Romeo, Mercedes, 18 pilotes à la « retraite » ont répondu à son invitation, voir la liste ci-jointe. Alfa Romeo Suisse, alors à Lugano avait monté un coup de publicité audacieux: prêter pour une montée devant le public, 18 spider Giulia aux anciens pilotes, marquées non pas d'un numéro, mais d'une lettre permettant d'identifier Villorresi, Farina, ou Chiron... On ne pouvait imaginer une meilleure opportunité pour le lancement de ce modèle. Mais le plus intéressant, c'est que Fangio était de la partie! Le quintuple champion du monde a fait la montée, en démonstration, avec la lettre H.



La compétition a eu lieu le 25 et 26 août 1962, il y a 55 ans. (détail de l'affiche)



**LES ANCIENS PILOTES DE GRAND-PRIX PRESENTS EN 1962 :**  
 Tony BROOKS  
 Louis CHIRON  
 Gianfranco COMOTTI  
 Albert DIVO  
 Philippe ETANCELIN  
 Juan-Manuel FANGIO \*\*\*\*\*  
 Nino FARINA \*  
 Paul FRERE  
 Yves GIRAUD-CABANTOUS  
 Toulo de GRAFFENRIED  
 Robert MANZON

Raymond MAYS  
 Paul PIETSCH  
 Consalvo SANESI  
 Hans STUCK  
 Mario TADINI  
 Piero TARUFFI  
 Luigi VILLORESI

Un plateau exceptionnel attendait les visiteurs avec de nombreux bolides toutes catégories: Les monoplaces avec l'incroyable Fergusson à 4 roues motrice, victorieuse ici en 1963, et la belle démonstration du fils d'Herbet Müller, Daniel, sur la Tecno F2 ex-Clay Regazzoni. Les sports prototypes avec une exclusive Serenisima V8 venue d'Italie, des Porsche Carrera 6, un déploiement d'Abarth avec en tête la 3000 que pilotait ici en 1971 Johannes Ortner, une Grac animée par un 2l. Alfa Romeo, en bleu ci-contre. Toujours dans le bleu, Henri Pescarolo, était là avec la Rondeau gagnante des 24Heures du Mans 1980. Dans les voitures de série on notait la présence de Christine Beckers, pilote belge avec un somptueux palmarès sur Alfa Romeo, de 1968 à 1973. Pour en savoir plus son itinéraires, ouvrez son livre: *La course ou la vie* Editions Avant-propos

Samedi 26.8.2017.  
 Dimanche 27.8.2017.  
 Quelques-unes des Alfa inscrites au 7<sup>th</sup> International Motor Race Historic Hillclimb

# OLLON-VILLARS

Samedi 26.8.2017. Nos Alfa sur le parcours





# LA SOIRÉE DES PRÉSIDENTS

# 2<sup>e</sup> ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉS 1.4.2017.

**La soirée des présidents fut la 3<sup>e</sup> du nom et eu lieu le 20.09.2017 à l'Energy Park de Laupersdorf. Etaient présents 79 Présidents, 2 membres d'honneurs ainsi que les représentants de la presse pour établir un rapport sur les activités de la FIVA tout au long de l'année.**

En Avril 2017, Madame Bokova, directrice générale de l'UNESCO, a confirmé la collaboration avec la FIVA à titre consultatif.

Beaucoup de changements pour le futur, mais je dirais que la SHVF fait tout son possible pour conserver une libre circulation à nos véhicules anciens et ceci sur quelques routes que ce soit. En exemple, le prix de la vignette autoroutière électronique ne devrait pas être plus chère qu'aujourd'hui et que le système électrique ancien de nos véhicules ne soit pas affecté.

Pour les demandeurs de cartes FIVA, ils pourront accéder aux formulaires directement en ligne sur une plateforme internationale, qu'ils pourront ainsi remplir, et l'ensemble du processus deviendra donc plus transparent.

D'autre part, la SHVF a été admise en temps que 16<sup>e</sup> partenaire de l'ASA afin d'y représenter les véhicules anciens, et ainsi pouvoir faire part des préoccupations des propriétaires de véhicules anciens. C'est une très bonne chose.

L'année 2018 ayant été proclamée année du patrimoine culturel, la SHVF veut profiter de cette opportunité pour positionner nos véhicules vétérans ainsi que la mobilité

routière qui va avec comme patrimoine culturel. La SHVF s'investi aussi à titre gracieux envers des personnes politiques et économiques en leur faisant découvrir, lors de leurs déplacements à bord de véhicules historiques mis à leur disposition, ce que patrimoine culturel technique signifie, en sachant ce que cela coûte en temps et en argent à chaque propriétaire de véhicules historiques.

Et pour terminer la Soirée des Présidents, un exposé du Dr. Rolf Glauser vient compléter celle-ci sur le thème du certificat d'aptitude à la conduite en fonction des tests pratiques et des dispositions légales.

Ce certificat d'aptitude à la conduite doit être passé avant le 75<sup>e</sup> anniversaire, règle valable pour tout le monde.

En conclusion, j'ajouterai à cette Soirée des Présidents le séminaire technique du 21.10.2017 à Baden, durant lequel 2 choses importantes sont ressorties: Il est prévu qu'un numéro FIVA soit attribué à chaque véhicule. Ce numéro restera toujours le même, comme le numéro matricule du véhicule figurant dans le permis de circulation.

D'autre part, les cartes FIVA changeront en 2018 ainsi que les codes de classement qui seront simplifiés.

C'est sur cette conclusion que je vous adresse mes meilleures salutations Alfistes.

Patrizio Pieren  
Président du RSAR

Chers amis et membres du RSAR, pour information cette journée des délégués s'est bien déroulée, à l'exception d'un point qui a surpris les délégués romands par son résultat.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'il s'est créé une école pour la formation des futurs restaurateurs automobiles en Suisse allemande qui est l'IGFS et comme dans toute école ou activité, le nerf de la guerre c'est l'argent. Cette école est soutenue par 82 « donateurs privés » mais il faudrait quelque chose de fixe et de définitif comme n'importe quel autre apprentissage.

Pour sa part, la SHVF soutient l'IGFS à hauteur de Frs. 7'500.- par année.

Lors de cette assemblée il a été proposé de passer à Frs. 15'000.- par année car tout est à faire. Les comptes de la SHVF le permettent sans pour autant que cela pose problème à sa trésorerie. Après votation, le résultat est sans appel, pour l'augmentation du soutien de la SHVF à Frs. 15'000.-- Pour: 86 voies. Contre: 112 voies et 22 abstentions.

Certains délégués ont même voté contre les Frs. 7'500.-- déjà alloués l'année dernière. C'est le monde à l'envers. Et ces personnes sont déléguées par leurs clubs respectifs, incroyable.

A se demander si certaines personnes ne vivent pas sur une autre planète ou si elles sont vraiment passionnées par l'automobile ancienne. Je me pose la question. Ce qui est incroyable, c'est que cette école a été créée par les suisses allemands et ce sont les suisses allemands

eux-mêmes qui refusent d'en augmenter le soutien. Ce qu'il faut savoir, c'est que si les choses n'évoluent pas rapidement maintenant, où ces futurs restaurateurs automobiles trouveront-ils une place de travail?

Je vois difficilement une personne ouvrir un atelier dès sa sortie de l'IGFS. Car n'oublions pas que ce seront eux qui entretiendront « peut-être » nos Alfa Romeo mais qui auront passé dans d'autres mains.

Alors allez comprendre le résonnement de la population de la plus grande région de Suisse qui a voulu cette école et qui maintenant refuse d'en augmenter son soutien à travers la SHVF.

J'espère dans tous les cas que la raison aura raison de certaines querelles internes car j'imagine que c'est bien de cela dont il est question.

Pour ma part je trouve cela désolant en tant que passionné de voir que ce problème est pris avec autant de légèreté.

Votre président.  
Patrizio Pieren

# 6<sup>e</sup> RASSEMBLEMENT ALFA

ANGOULÊME, 25 – 28.5.2017  
WEEK-END DE L'ASCENSION

Chers amis Alfistes et Montréalistes,  
Pour ce 6<sup>e</sup> rassemblement Francophone Alfa Romeo Montréal et pour ma 1<sup>ère</sup> participation, c'est en Charente et plus précisément à Angoulême que nous avons rendez-vous.

Sauf erreur de ma part, 22 Alfa Romeo Montreal ont fait le déplacement, pas mal du tout.

Et quand l'on pense Charente, qu'est-ce qui vient à l'esprit? Le Pineau des Charentes et les charentaises, mais les pantoufles n'étaient pas au programme. Ceci dit, l'organisateur de ce Meeting Monsieur Patrick Rondinaud, vient d'une famille de grands fabricants

de charentaise avant l'avènement des charentaises chinoises. Les charentaises n'y étaient pas mais le fabricant, oui. La photo ci-dessous illustre l'un des secrets du Pineau des Charentes.

Alambique Le Maine Giraud



Un petit souvenir



Les Montréal participantes devant le Musée de la BD



# FRANCOPHONE ROMEO MONTREAL

## Aux musées...

Le 25 Mai à 14H30, pour nous accueillir et nous remettre la plaque rallye avec un sac plein de surprises, le comité d'organisation nous attendait au musée de la Bande Dessinée. Un accueil chaleureux sous un soleil tout autant chaleureux. Après la visite du Musée de la BD et du Musée du Papier, nous nous sommes dirigés vers l'hôtel où nous avons pris possession de nos chambres

## La soirée...

Le repas se déroula à « La Planche à dessin » lors d'une très agréable soirée. Mais avant d'aller me coucher, un dernier travail m'attendait devant l'hôtel. Une Montréal qui tournait sur 4 cylindres.

Pensant que c'était l'allumage, alors que son problème était une fuite d'essence qu'il résolut sur l'autoroute en venant à Angoulême, il eu la mauvaise idée de régler ou plutôt de dérégler l'une des vis platinées, grosse erreur. Donc à 23h après moult explications de la part du propriétaire, je me mis à la recherche du problème. Puis environ à 23h45 nous entendons de nouveau

rugir les 8 cylindres de la Montréal. Régler des vis platinées doubles à la lampe de poche à 23h00, quoi de mieux pour passer une bonne nuit de sommeil, avec la satisfaction du travail bien accompli.

Et voilà le travail et en plus, ça marche



Peinture dans l'entrée de l'hôtel Européen reflétant les événements se déroulant à Angoulême





Intérieur de l'ancien moulin restauré dans les règles de l'art

Pendant les trois nuits de ce rassemblement, les Montréal sont parquées dans l'enceinte de l'hôtel de ville réservée à cette occasion.

### Au moulin de la forge

Le vendredi matin, départ pour le moulin de la forge à Rancogne, entièrement restauré et fonctionnel qui presse toujours du maïs, des noix, des noisettes à l'ancienne, et où nous attend une visite guidée.

Alignement de V8 devant le Monastère. Plus de 4000 chevaux lâchés en pleine nature, sublime



Intérieur du monastère



Architecture du monastère



### Au monastère...

De là nous partons pour visiter le Monastère Orthodoxe féminin de Notre-Dame-de-Chersonèse, une curiosité pour la région.

Nous en profitons pour aligner les Montréal.

Pour la petite histoire, le diocèse de Chersonèse regroupe les paroisses de Moscou en France, Espagne, Portugal et Suisse. Son origine remonte à l'exarchat du patriarcat de Moscou en Europe occidentale du



Presque un restaurant ce refuge de chasseurs

lendemain de la révolution russe de 1917 que présidait le métropolitain Euloge (Guéorguievski).

### chez «Pierrot»...

La suite du programme nous conduit chez «Pierrot», un refuge de chasseurs où un repas succulent nous attend et comme il se doit, bien arrosé de Pineau des Charentes et du fait maison.

Comme le dit «Pierrot» ce Pineau pique un peu, ce n'est pas pour les femmelettes.



Chez «Pierrot», décor de chasse

### Au château de La Rochefoucauld...

Le vendredi après-midi nous sommes emmenés visiter le château de La Rochefoucauld.

Un château millénaire où l'on peut encore voir dans ses sous-sols des vestiges Gallo-Romains.

Nous avons pu voir les archives du château que même les historiens viennent consulter, mais avec des gants blancs. Pour cette belle visite, notre guide n'était autre que Madame de La Rochefoucauld que vous pouvez admirer ci-après.

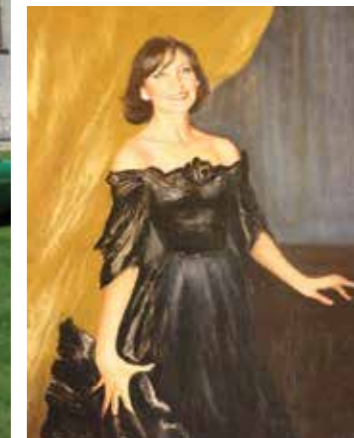


Pour la restauration de ce château, des sommes colossales ont été investies pour préserver ce patrimoine millénaire. Le château est aussi bien conservé à l'intérieur qu'à l'extérieur.

Madame de La Rochefoucauld



Peinture de Madame de la Rochefoucauld (jeune)





Hennessy depuis 1765

Le samedi matin nous partons avec nos purs sangs pour visiter le château de Villebois Lavalette, puis celui de la Mercerie à Magnac-Lavalette-Villars où nous attend notre repas entouré d'œuvres portugaises. «Azulejos» 32 peintures dont la plupart mesure 6 mètres de haut. Une fois le repas terminé, nous nous dirigeons à l'église monolithe d'Aubeterre-sur-Dronne creusée à même la roche par Pierre Castillon à son retour de croisades. La suite de la journée nous amène à l'exploitation viticole de Maine Giraud où une visite de la distillerie de cognac



Dégustation

est prévue, incluant également la dégustation de cognac, de Pineau des Charentes et celle d'une boisson à bulle. Bien entendu, tout le monde en a profité pour remplir son coffre de ces divers produits exotiques.



**Au restaurant...**

Voici ce merveilleux week-end qui touche à sa fin et il nous faut reprendre le chemin du travail. Mais un ultime repas dans un restaurant italien «La Scala» à Cognac rend le retour moins difficile.

C'est sur le sentiment d'avoir passé un merveilleux moment que je mets fin à mon récit. Un grand merci aux organisateurs et à Patrick Rondinaud pour cette organisation sans faille.

Photos : Dolores Pieren et Philippe Cauche  
Photos et texte : Patrizio Pieren

Echantillons



«La Scala», magnifique décor intérieur, on se croirait dans les rues de Naples



Dessin reçu par tous les équipages



Les derniers Montréalistes avant le retour



# MORAT – SAFENWIL – BÜREN AN DER AARE

ORGANISATION : PHILIPPE CORNU  
ET PATRICK DE BONDELLI  
SORTIE DE PRINTEMPS : 22.4.2017  
TEXTES/IMAGES : PHILIPPE CORNU

Rendez-vous est fixé à Morat pour le "See lac"  
"Seeland", Bern, la "Haute Argovie", le "Musée Emil  
Frey" et "Swiss Car Register" à Safenwil. Retour par  
les rives de l'Aar, Wangen a. A, Solothurn, Bern et  
pour clôturer la journée Apéritif sur la rive de l'Aar II  
Grano à Büren an der Aare

## Le Classic Car Museum

L'exposition se trouve dans l'ancienne usine textile,  
sur trois étages jusqu'à 60 véhicules d'époque de la  
collection Emil Frey y sont exposés. Elle comprend  
essentiellement des véhicules de marques anglaises  
et japonaises représentant près de 90 ans de l'histoire  
automobile. La plus ancienne est une Chrysler Six  
Model 8 de 1924 et la plus célèbre la Land Rover de  
Winston Churchill.



La Land Rover de Winston Churchill.



Depuis l'atelier de 1924 au plus grand réseau d'importation de  
voitures en Suisse, toute l'histoire de Emil Frey. Un Musée certes,  
mais aussi la participation à des manifestations, et à la sauvegarde  
du patrimoine automobile, tel cette Jaguar carrossée à Bâle par  
Reinbolt & Christe AG



A.R. 2500 Carr. Graber 1940



A.R. 2300 Carr. Langenthal 1934



A.R. 1900 Carr. Ghia Aigle 1955



# SWISS CAR REGISTER

TEXTES/IMAGES : ANTOINE KOHLER

## Rencontre avec Urs Ramseier, ou visite des ar«CH»ives de l'automobile

Depuis les locaux du Museum Emil Frey, il n'y a que  
quelques pas pour atteindre un bâtiment plus modeste  
en dimensions, nous entrons dans les locaux du Swiss  
Car Register, fondation qui a pour but de réunir et  
d'archiver tout ce qui concerne l'histoire de l'automobile  
en Suisse. Nous sommes reçu par Urs Ramseier, petit  
fils du fondateur de la carrosserie Worblaufen, dont il a  
récupéré les archives. Le centre de documentation prend  
de l'ampleur avec l'acquisition des dossiers du carrossier  
Hermann Graber, près de Thoune. Durant la visite des  
locaux, sur 3 étages nous découvrons les différents  
secteurs historiques, ici les carrossiers suisses, plus loin  
le thème des usines de montages en Suisse, puis là de  
grands linéaires accueillent les livres et magazines édités  
dans notre pays. Deux secteurs retiennent encore notre  
attention: le sport automobile et le Salon de Genève.  
A l'issue de la visite, on ne peut que louer  
l'enthousiasme et la passion communicative de Urs  
Ramseier et de son assistant. Bravo à eux, pour avoir



rassemblé ce patrimoine, et avoir su créer les conditions  
idéales pour sa conservation. Alors avis à ceux qui  
convoitent une Alvis Graber ou une Alfa Ghia, ils en  
sauront beaucoup plus après une visite à Safenwil..

# LE RETOUR DES CONCOURS D'ELEGANCE

C'est au Château de Coppet, non loin de Genève qu'aura lieu le 3<sup>e</sup> Concours d'Elégance Suisse, les 22 et 24 juin 2018. Au vu du succès des 2 premières éditions, il y a toutes les chances de pouvoir admirer des automobiles exclusives.

Du 13 au 16 septembre 2018, Montreux réédite l'évocation de son Grand-Prix de 1934, et de la Course de côte de Glion-Caux.



## Alfa Romeo à Lucerne: une longue tradition aux Concours d'Elégance

De 1928 à 1955, la marque milanaise a toujours été présente lors de ces manifestations. C'était l'époque où les constructeurs livraient châssis et moteur aux garages agréés. Ensuite le client choisissait sa carrosserie auprès d'établissements spécialisés. Dès l'apparition de l'automobile et jusqu'à la fin des années 30, notre pays compte environ 35 marques.

C'est lors de cette période que les carrossiers indépendants se sont illustrés par la qualité de leur produits et leur créativité, toujours adaptée à une clientèle locale. Les compétitions ont évidemment eu une influence décisive sur les solutions techniques indispensables pour terminer aux premières places sur



Carrosserie garage des Paquis

de hauts lieux d'alors nommés Klausen, Bremgarten, Maloja ou Caux-Montreux. Le Salon de l'Automobile à Genève a aussi contribué à l'émulation des carrossiers, tous réunis, une fois par année dans cette grande vitrine internationale.

En Suisse et à l'étranger, « le Concours d'élégance pour automobile » est devenu de plus en plus à la mode dès le début des années 1930. En 1929, la première compétition de ce genre eut lieu à la Villa d'Este sur le lac de Côme, la dernière en 1949. Budapest, Paris, Monaco, Cannes, Nice ainsi que Lucerne, Zurich, Montreux, Genève, Villars en Suisse organiseront des « Concours d'Elégance ».

Le succès d'Alfa Romeo a toujours été particulièrement impressionnant, les séries de modèles 6C 1750, 6C 2300, 8C2300, 8C2900, 1900 et 2500 en tant qu'exemplaires uniques racées et bien proportionnées étaient parfaitement adaptées. Déjà au « Concours d'élégance pour automobile » au Nationalquai de Lucerne le 11 août 1928, une Alfa Romeo du groupe D « Cabriolet » (classe 1 à 4 places, jusqu' à 8 CV) était présente, Mademoiselle Alice Koch de Zurich au volant d'un cabriolet Alfa Romeo, de la carrosserie Gangloff S.A prenait à Genève, la deuxième place derrière une Mercedes-Benz aussi de Gangloff S.A.

En 2017 le Nationalquai de Lucerne a vécu une nouvelle édition du concours organisé par Swiss Car Event, et pour maintenir la tradition, Alfa Romeo a remporté le Grand-Prix d'Excellence avec un cabriolet 6C 2300 Corto habillé par Worblaufen en 1938.

# HOMMAGE À BERNARD CONSTEN ET ROGER DELAGENESTE

PAR ANTOINE KOHLER

Ils avaient pris le départ ensemble de cette spéciale 2017 sans connaître leur destination. Elle nous restera inconnue, mais le souvenir de ces 2 champions éclectiques des années 50 et 60 restera grandement lié à Alfa Romeo. Durant de nombreuses années, ils ont moissonné les victoires au volant des Giulietta SVZ, SZ, et Berlines T.I. S'il fallait retenir un événement majeur de cet équipage, c'est certainement la victoire de 1958 à la Coupe des Alpes, où la petite SVZ a mis en déroute une armada de voitures anglaises. C'est le sujet de la grande photo ci-dessous, montage personnel dédié à ce moment historique.



Bernard CONSTEN  
5.4.1932 – 22.7.2017



Roger DELAGENESTE  
30.12.1929 – 14.10.2017



<b>Champions de France des Rallyes Tourisme</b>	1958 GiuliettaTI	1960 Giulietta SZ
<b>Coupe des Alpes 1<sup>er</sup> classement général</b>	1965 TZ 1	1960 Giulietta SZ
<b>Participations aux 24 Heures du Mans</b>	1957-58-59-60-61-62	1959-62-64-65-66-67
	1968 Président de la FFSA	

### Rallye Lyon-Charbonnières 1959 Giulietta T.I.

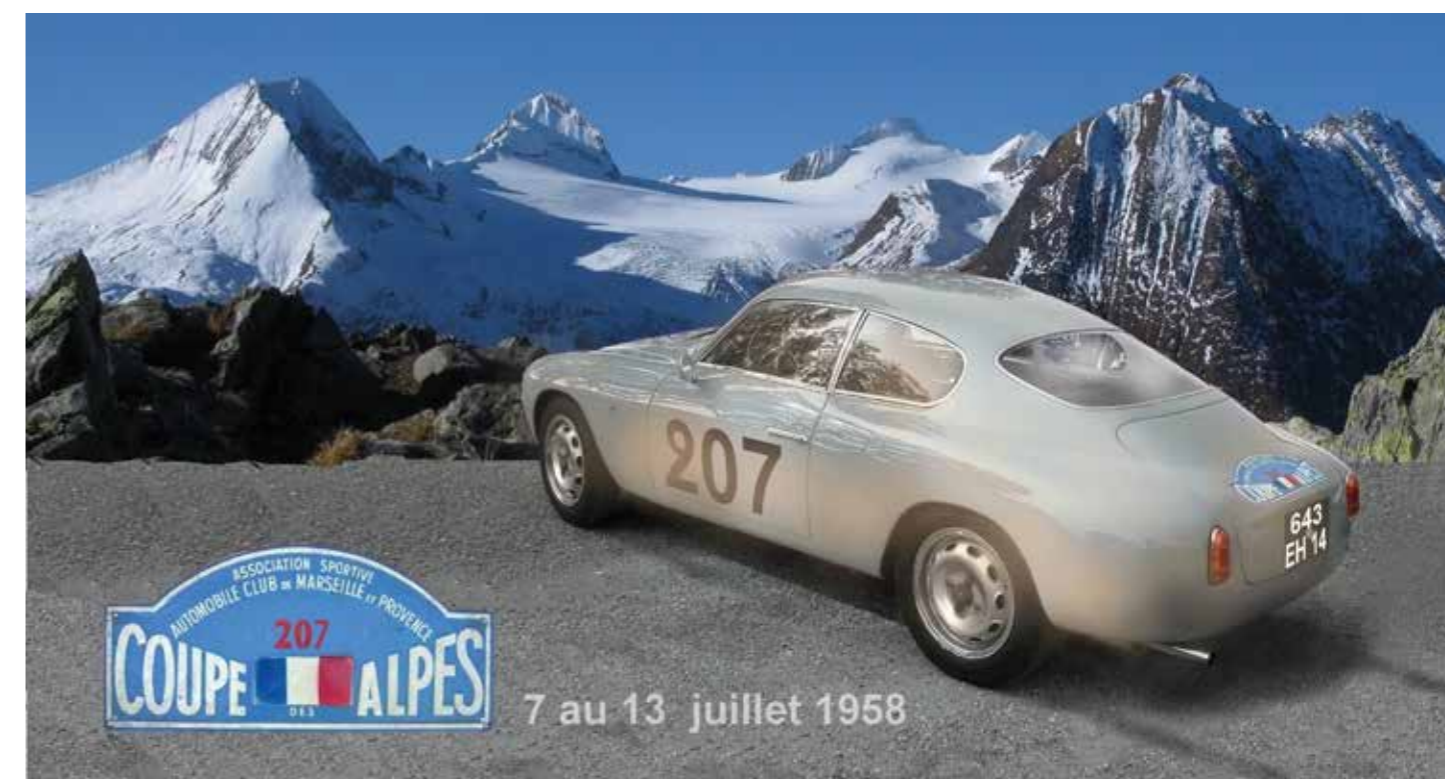
« Si Consten n'avait conduit avec cette intelligence qui constitue sa force majeure, sans doute il n'aurait pas été l'incontestable et l'incontesté Champion de France de la spécialité. »

*Moteurs, 2<sup>e</sup> trimestre 1959*

### Rallye de Genève 1960 Giulietta T.I.

« Le jeune pilote français qui est l'un des meilleurs rallye men actuel a amplement mérité cette victoire qui ne saurait d'ailleurs surprendre : un tel rallye avec ses routes étroites et sinueuses, ses descentes, ne pouvait mieux mettre en valeur les qualités et l'expérience de l'équipage Delageneste – Greder ».

*Revue Automobile, Avril 1960*



# 20<sup>e</sup> RALLYE DE MONTE-CARLO HISTORIQUE L'EXPLOIT DE RAPHAEL FAVARO, MEMBRE DU RSAR

25.1. - 1. 2. 2017. TEXTES/IMAGES : YVES BADAN

Comme beaucoup d'entre vous le savent, notre membre Raphaël Favaro, a repris le Garage du Nord à Echallens des mains de son père Luigi. Entre les rénovations du garage afin de se conformer aux nouvelles directives d'Alfa Romeo, il a préparé un très beau coupé Bertone 1600 pour son ami Jean afin de participer ensemble (et pour la 3<sup>e</sup> fois) au très prestigieux et relevé Rallye de Monte-Carlo Historique.

Avec plus de 320 équipages au départ de différentes villes d'Europe (comme à l'époque...), Raphaël a choisi Barcelone comme point de départ pour rejoindre ensuite Monaco où le Rallye commence véritablement. Mais avant cela, la préparation de notre valeureuse Giulia de 1965 a été rondement menée dans son atelier, car le périple s'annonce long (près de 3'000 km. au total...) et surtout difficile avec la neige au programme de la très

difficile «Nuit du Turini»! Et comme une bonne partie se fera avec des pneus à clous, la mise au point du châssis est très importante.

La voiture acheminée par la route, c'est en avion que Raphaël arrive à Barcelone... seul!!! En effet, l'ami Jean est malade et ne peut se déplacer! S'en suit une journée difficile dans la recherche d'un copilote afin de s'assurer de pouvoir monter sur le podium dans l'aire de départ! Fort heureusement les relations de l'un et l'autre permette d'en trouver un en la personne de Jordi, qui, bien qu'étant organisateur de courses historiques, n'avait jamais officié comme copilote!

Mais leur entente a été parfaite, car mis à part quelques petites erreurs de compréhension (normal entre un catalan et un vaudois...!!!) le duo a fait une course exemplaire. Il faut savoir que le Monte-Carlo Historique



se déroule la plupart du temps sur route ouverte et que même si le chronomètre est un élément important, c'est avant tout une histoire de régularité et de points... Et quand on sait que les occupants de la Giulia finissent à 310 points de vainqueur suite à une pénalité de 300 points «récoltée» à cause d'un automobiliste «zélé» et réfractaire au passage de la course dans son village, on se dit que l'exploit aurait pu être total.

Le verdict final est clair: une fantastique 4<sup>e</sup> place, au pied du podium (et bien sûr 1<sup>er</sup> de sa classe)! Certes c'est la médaille en chocolat, mais quoi de plus normal pour un Suisse ??? Moi je retiendrai surtout que réaliser une telle performance et à ce niveau, devant des pilotes reconnus et chevronnés comme Jean Ragnotti, Jürgen Barth (ex-pilote usine Porsche), Carlos Tavares (patron de Peugeot), Françoise Conconi, Daniel Elena (copilote de Sébastien Loeb), etc., c'est tout simplement impressionnant! Les talents de pilote de Raphaël y sont pour beaucoup, mais le fait que son Alfa Romeo Giulia 1600 n'ait connu aucun souci majeur tout au long de l'épreuve, montre que la fiabilité des voitures de notre marque chérie n'est plus à démontrer si l'auto est bien préparée! Merci donc à Raphaël d'avoir porté haut les couleurs d'Alfa Romeo, mais aussi celles du RSAR!

Mon article ne serait pas complet si je ne parlais pas de 2 autres membres du RSAR qui ont pris part à ce Rallye! Certes cette fois ce n'était pas avec une Alfa Romeo, mais avec leur très belle Volvo 123 GT que l'ami Jean-Pierre Demierre et sa femme Mireille ont pris le départ de la ville de Reims en France pour finir à une très honorable place compte tenu des difficultés rencontrées, laissant ainsi plus de 80 équipages derrière eux!

Nos 2 baroudeurs valaisans ont à nouveau fait parler d'eux, non seulement sur la route mais également dans le paddock grâce à leur gentillesse et leur bonne humeur légendaires! C'est un honneur pour un club comme le RSAR d'avoir des représentants comme eux sur les routes des nombreuses courses auxquelles ils participent.

Le spectateur que je suis ne pouvait que rendre un petit hommage à ces membres qui, en cette année 2017, ont permis que la notoriété du RSAR soit mise à l'honneur. Merci à eux!

Votre reporter, Yves BADAN





**JOURNÉE TECHNIQUE  
DU 14 OCTOBRE 2017  
GARAGE AUTODELTA  
À LA CHAUX-DE-FONDS  
PHOTOS: DOLORES PIEREN  
TEXTE: PATRIZIO PIEREN**

# LA SUSPENSION



Pour débuter cette journée estivale, un magnifique soleil et 20°C attendait les 23 participants de cette journée technique dont 5 dames.

Les membres qui se sont excusés sont au nombre de 12 y compris une dame, ce qui aurait porté la participation à la journée technique à 35 inscrits. Vivement qu'il n'y ait plus d'excusés.

L'habituel café, croissants et apéritif offerts par moi-même et Dolores attendaient les participants de la journée technique à La Chaux-de-Fonds.

Je commence donc la partie technique de la journée en expliquant pourquoi l'on appelle une suspension, « une suspension ».

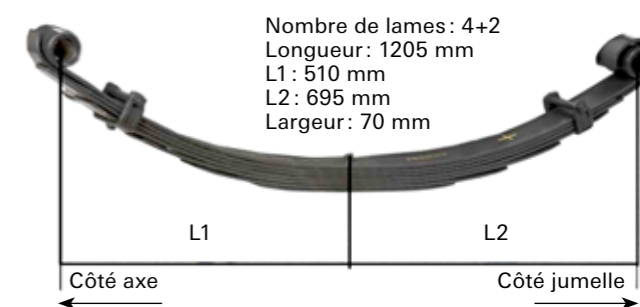
En terme simplifié, cela vient du fait que le véhicule est « suspendu ». Si l'on enlevait les ressorts à boudins, les ressorts à lames, les barres de torsion ou autre types de suspension, car il y en a d'autres, le véhicule tomberait par terre. Car ce sont ces éléments là qui lui confèrent sa hauteur de caisse.

Vous trouverez ci-après les différents types de suspension les plus courants qui nous intéressent aujourd'hui.

Les lames de ressorts sont formées, cintrées puis assemblées par une vis centrale. Les quatre brides visibles sur l'image ci-dessous sont là pour le maintien du paquet de lames, car sans elles il y aurait un effet de cisaillement des lames de ressort.



Paquet de lames de ressorts



Ressorts à boudin



Suspension complète avec ressort à boudin

Ci-dessus (à droite) vous pouvez voir le positionnement du ressort à boudin dans son positionnement final avec tous les composants d'une suspension montée. Vous constaterez que l'amortisseur est monté à l'intérieur du ressort à boudin, mais il peut aussi être positionné à l'extérieur du ressort à boudin.

La hauteur des lames de ressorts et des ressorts à boudin est calculée en fonction de la charge et de la hauteur de caisse que l'on désire obtenir. On peut donc dire que les mêmes ressorts avec une charge différente donneront un véhicule plus haut ou plus bas.

Pour les barres de torsion, c'est sur la résistance à la torsion et le crantage que l'on agira.

La hauteur de caisse et la dureté peuvent aussi être obtenues en fonction de l'épaisseur des lames de ressorts et du ceintrage, du diamètre du fil et du nombre de spires pour les ressorts à boudin et du diamètre de la barre pour les barres de torsion.

Dans tous les cas, la fabrication de ces trois types de suspension est faite en partant d'acier à ressorts de très bonne qualité puis sont traité de manière à leur conférer leurs spécificités.

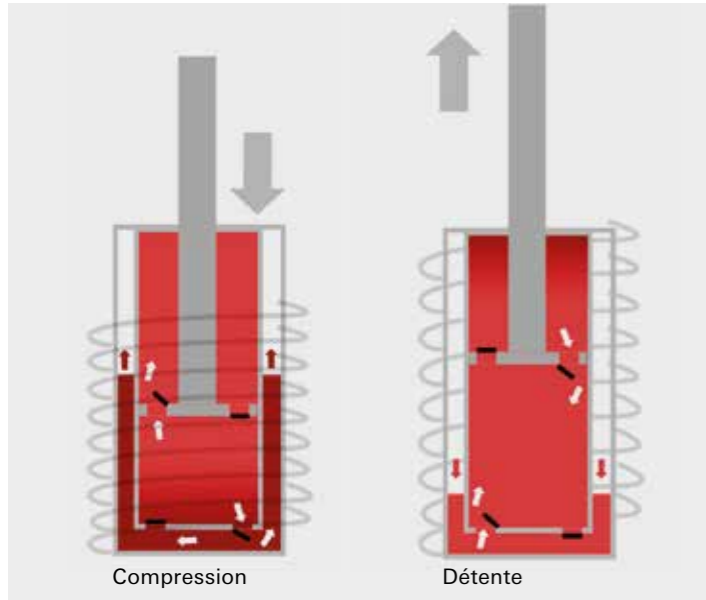


Barres de torsion



Sur les deux établis, différentes pièces constituant la suspension avant et arrière

Vous pouvez voir en premier plan un paquet de lames de ressort et un ressort à boudin positionnés sur son bras de suspension arrière ainsi que des barres de torsion (page précédente). Dans ces trois types de suspension, ce sont ces éléments mécaniques qui déterminent la hauteur de caisse du véhicule.



Amortisseur

Les images ci-dessus vous montrent le parcours de l'huile lors de la compression et de la détente à l'intérieur de l'amortisseur. Que ce soit à la compression ou à la détente, l'huile est forcée à travers les soupapes ou clapets, ce qui provoque une résistance lors du passage de l'huile à travers ceux-ci. C'est de cette manière que l'amortissement se fait. La dureté d'un amortisseur peut dépendre du diamètre des soupapes ou clapets mais

aussi de la viscosité de l'huile. Avant, un amortisseur était à simple effet, le fabricant choisissait si il voulait privilégier la compression ou la détente. Mais depuis longtemps les amortisseurs sont tous à doubles effets, c'est-à-dire qu'ils amortissent aussi bien à la compression qu'à la détente. Le piston est freiné donc le mouvement de celui-ci est amorti.



Des dames aussi attentives...



que les hommes, FANTASTICO



La théorie aussi est importante



Notre secrétaire en pleine action avant l'apéro



Un apéritif bien mérité

Une fois la partie technique terminée, les élèves ayant bien écouté nous passons donc à l'apéro. Ensuite nous sommes tranquillement dirigés à pieds, histoire de nous ouvrir l'appétit, vers le restaurant en profitant de ce splendide soleil Chaux-de-Fonnier.

En espérant que cette journée technique vous ait appris quelque chose de plus, je vous donne rendez-vous l'année prochaine. Donc à vos agendas. Pour ma part, j'ai toujours beaucoup de plaisir à organiser cette journée technique.

Je remercie vivement toutes et tous les participants qui ont assisté à cette journée technique mais surtout les nouveaux membres qui ne savaient pas ce qui les attendait. Merci aussi de l'attention que tous les participants ont eu tout au long de mes explications.



Départ du groupe vers le restaurant



Madame est servie



Voilà une table heureuse.



Des nouveaux membres ravis d'être là et en compagnie de Madame la vice-présidente

# LE NOËL DU RSAR

LE SAMEDI 2 DECEMBRE 2017

PHOTOS : CHRISTIANE PANISSOD ET  
PATRIZIO PIEREN /  
TEXTE : YVES BADAN

En cette année 2017, 3 membres du Registre ont remis au goût du jour ce qui marquait à l'époque la clôture de la saison, à savoir la soirée de fin d'année ou repas de Noël.

C'est en effet sous l'impulsion de Marc Beuchat que Sergio Cignarale et votre serviteur se sont mis à l'ouvrage pour concocter aux membres une agréable agape dans une ambiance chaleureuse. Et pour un coup d'essai, ce fût une réussite, bien aidé qu'ils ont été par notre Secrétaire et sa femme !

Car lorsque nos Chers Alfistes ( finalement au nombre de 44 après les désistements pour maladie ) sont arrivés au superbe Château de Colombier, ils ont pu constater en rentrant dans la célèbre et magnifique Salle des Chevaliers, qu'un joli sachet surprise les attendait sur les tables... Sachet qui contenait, outre les délicieux biscuits en forme de voiture, un magnifique porte-clés en métal à l'effigie de notre marque fétiche !

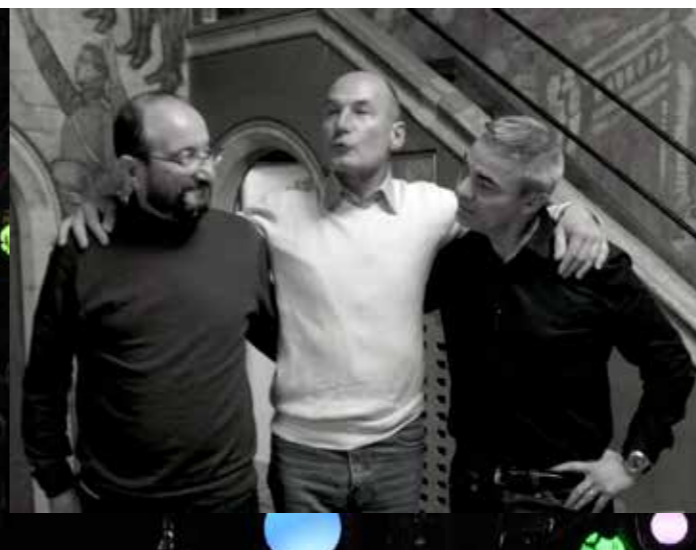
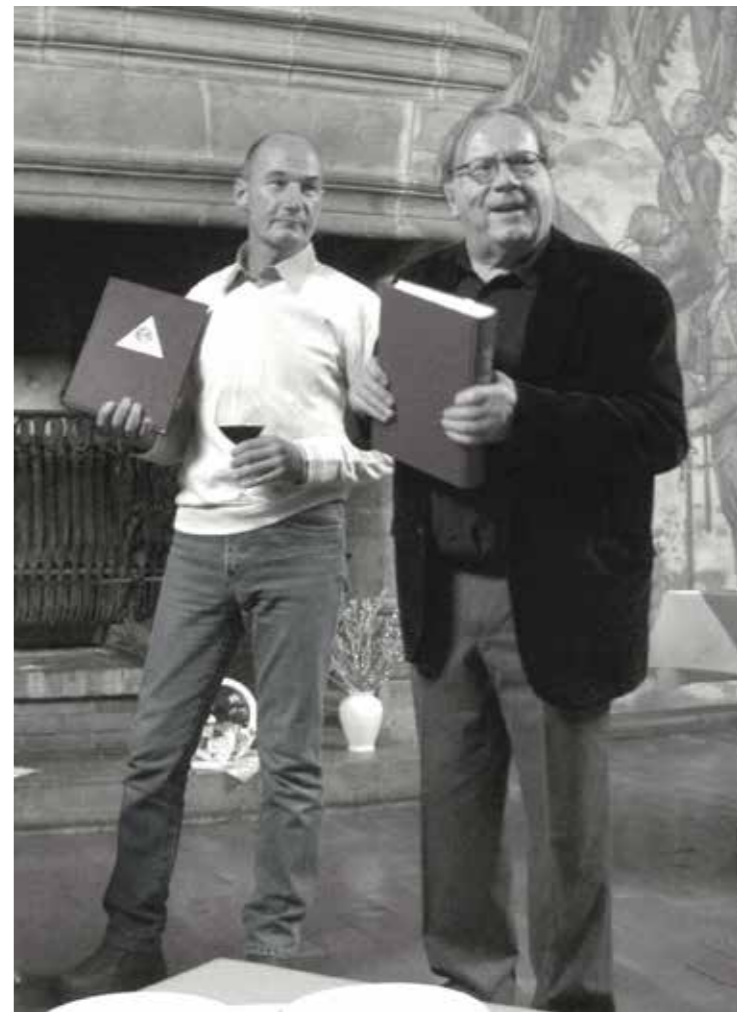
Les discussions et les échanges s'amplifiant, le restaurateur nous invita à passer au buffet. Et là, sous une belle présentation, des mets italiens exquis et à profusion nous attendaient ! A croire qu'il n'y avait pas de suite tellement la nourriture était abondante...

La bonne disposition des tables et les mets qui se sont succédé dans nos assiettes faisaient que l'ambiance était des plus conviviale et sympathique, les gens se déplaçant souvent pour aller discuter ou partager un verre à d'autres tables !

Quelques discours de notre Président vinrent ramener un peu de quiétude dans ce joyeux brouhaha, surtout lorsqu'il s'est agi de mettre en évidence les nouveaux membres du Registre, mais l'arrivée du splendide gâteau de Noël sur lequel prônait une miniature et un immense logo Alfa Romeo fit repartir de plus belle les exclamations des membres présents !

Pour conclure, et au nom des 3 organisateurs de cette soirée, je dirais qu'à voir les réactions des uns et des autres, l'expérience de renouvellement de cette soirée de Noël s'est soldée par un bilan très positif qui, nous en sommes persuadés, va permettre de l'agender au programme de la saison 2018. Nous nous réjouissons déjà de vous y accueillir !

Entretiens, mes amis Marc, Sergio et moi-même espérons que vous aurez passé de belles Fêtes de fin d'année et vous souhaitons une Belle et Heureuse Année 2018 !



# LA BOUTIQUE

## IDENTIFIEZ-VOUS À L'APPARTENANCE DE NOTRE CLUB!

Tous les articles peuvent être commandés auprès de Christian OVERNEY  
Impasse en Crosat 16, 1670 Esmont/FR – Tél. – 079/236 09 78 – ch-n.overney@bluewin.ch  
Soit directement, soit lors de nos diverses sorties.



T-shirt – « SOL'S » - Noir/Blanc/Rouge – H/F  
CHF 30.-



Chemise longue manche – « Whale » - Noir/Blanc – H/F  
CHF 30.-



Veste « Relax » – n°cmde 46600 – SOL'S - Noir – H/F  
CHF 125.-



Veste « Rapid » - n°cmde 46805 -SOL'S - Noir – H/F  
CHF 95.



Chemise manche courte - Blanc  
CHF 25.-



Casquette – Club ou Club 35<sup>ème</sup>  
CHF 12.-



Veste « Relax » - n°cmde 46600 – SOL'S ---- Rouge – H/F  
CHF 125.-



Veste « New-look » - n°cmde 52500 – H/F (molletonné)  
CHF 100.-



Anorak blanche pour dame  
CHF 70.-



Anorak bleu foncé pour homme  
CHF 70.-



Gilet (D/H) rouge  
CHF 70.-

# COMITÉ 2017

<b>PRÉSIDENT :</b>	Patrizio PIEREN Rue Numa-Droz 110 CH-2300 La Chaux-de-Fonds	autodelta.sa@bluewin.ch 032 913 46 81 078 768 31 50	
<b>VICE-PRÉSIDENT :</b>	Christian OVERNEY Impasse en Croset 16 CH-1670 Esmonts	ch-n.overney@bluewin.ch 021 909 02 05 079 236 09 78	Boutique Habits
<b>SECRÉTAIRE :</b>	Dominique PANISSOD Ancien Collège 10 CH-1820 VEYTAUX	dominiquepanissod@romandie.com 021 963 24 42 079 422 25 09	Communications
<b>CAISSIER :</b>	Michel MARIETHOD Rte de Vissigen 68 CH-1950 SION	michelmariethod@bluewin.ch 079 509 11 70	
<b>WEB-MASTER :</b>	François IMBASTARO Les Planches 12 CH 1529 CHEIRY	f.imbastaro@gmail.com 079 219 23 14	
<b>MEMBRE ADJOINT :</b>	Raymond MORET	raymoret@bluewin.ch 079 821 48 87	
<b>RELATIONS EXTÉRIEURES :</b>	Miklos VENDEL Av.Samson Reymondin 26 CH -1009 PULLY	021 728 44 24 021 620 04 04	Sorties Interclubs
<b>COMMISSION TECHNIQUE :</b>	Patrizio PIEREN Rue Numa-Droz 110 CH-2300 La Chaux-de-Fonds	autodelta.sa@bluewin.ch 032 913 46 81 078 768 31 50	



Dominique PANISSOD Secrétaire du RSAR

# CALENDRIER DES SORTIES DU RSAR EN 2018



Sorties « last-minutes » :

si un membre le désire, il peut en fonction de la météo prévisible le jeudi précédant, proposer par téléphone à d'autres membres une sortie pour le samedi ou le dimanche suivant en précisant le lieu et l'heure de rendez-vous. Une chaîne téléphonique doit se mettre en place.



Les stamms 2018: tous les derniers jeudis du mois (sauf en novembre et en décembre)

Mois	Date	Région	Lieu	Local/restaurant	Responsable
Janvier	25	La Côte	Bassin	Garage R. Bandieri	R. Bandieri
Février	22	Lavaux	Chexbres	Rest. du Lac de Bret	Ph. Cornu
Mars	29	Chablais	Aigle	L'Usine	A. Kohler
Avril	26	Vaud/Neuchâtel	Grandson	Cercle de la Voile	P. Pieren
Mai	31	La Broye	Romont	Rest. de la Poularde	Chr. Overney
Juin	28	La Côte	Bassin	Garage R. Bandieri	R. Bandieri
Juillet	26	Lavaux	Chexbres	Rest. du Golf de Lavaux	Ph. Cornu
Août	30	Chablais	Aigle	L'Usine	A. Kohler
Septembre	27	Vaud/Neuchâtel	Grandson	Cercle de la Voile	P. Pieren
Octobre	25	La Broye	Romont	Rest. de la Poularde	Chr. Overney

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

**Samedi 17 février** – Lieu. Cheyres/FR – Organisation par le Comité

## SORTIE DU PRINTEMPS

**Samedi 28 avril** – Organisation par Philippe Cornu (Région Soleure/Jura suisse)

## SORTIE D'ÉTÉ

**Samedi et dimanche 23 et 24 juin ou 30 juin** – Organisation par Marc Beuchat – Bourgogne

## SORTIE MI ÉTÉ

**Samedi 19 août** – Alpes vaudoises – Diablerets/ Cols du Pillon, des Mosses et de la Croix – Grillades aux Diablerets – Au chalet de Miklos Vendel - Organisation par Miklos + Comité)

## SORTIE D'AUTOMNE

**Weekend du Jeûne fédéral – 16, 17 et 18 septembre** – Rencontre avec les Clubs français et italiens – Organisation : Yves Badan

## JOURNÉE TECHNIQUE

**Samedi 13 octobre** – Organisation par Patrizio et la Commission technique à La Chaux-de-Fonds

## REPAS DE NOËL/FIN D'ANNÉE

**Samedi 1<sup>er</sup> décembre** – Organisation par Marc Beuchat et le Comité – Lieu central à déterminer

**Pour les sorties, une invitation avec bulletin d'inscription sera envoyée à tous les membres.**

[www.rsar.ch](http://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.

