

BULLETIN N° 41 2018

15  
16/17  
9/2018



*alfa blue team*  
**MUSEO FRATELLI COZZI**



*Requisite Suisse*

## ÉDITORIAL

### La vallée des Romeo

Ce n'est pas le titre d'un nouveau film mais l'appellation que m'inspire cette zone qui apparaît sur la carte de la Lombardie avec une particularité. C'est ici que se concentre une incroyable densité d'Alfa Romeo historiques regroupées dans des collections basées sur un thème exclusif.

Saluons au passage les quelques Romeo d'Alfa visionnaires, qui, il y environ 40 ou 50 ans ont démarrés la constitution de ce patrimoine, constamment animés par une admiration indéfectible vouée à la marque. Sans les nommer tous, vous aurez reconnus les principaux protagonistes Messieurs Fusi pour le Museo Storico, Salvetti de l'Alfa Blue Team, Cozzi, Agent AR à Rhô et Axel Marx, voisin suisse de Lugano, présent lors de la fondation du Registre en 1981. Même la collection de Nuccio Bertone à atterri à Milano-Malpensa, sauvée par l'ASI. Cette Romeo Valley est une étape chargée d'histoires, sur la route qui vous dirigera du côté de la Motor Valley entre Modène et Maranello.

Dans ces pages, vous découvrirez certains aspects de l'histoire du Biscione, notamment lors des fameuses courses des Mille Miglia, puis un exposé sur des pièces mécaniques iconiques d'Alfa Romeo: les arbres à cames en têtes. Sur le tableau de bord, le manomètre de la passion est nettement monté dans la zone rouge, atteinte cette année avec un vaste choix d'événements relatés dans cette édition.

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
Concours Suisse d'Élégance, Château de Coppet, Antoine KOHLER	6
La commission technique, médailles du Registre Suisse Alfa Romeo, P. PIEREN	7
Les Alfa Romeo du Registre	8
Le Rallye de printemps à « la Croisée » Malvilliers, Philippe CORNU	14
Sortie en Bourgogne, Marc BEUCHAT	16
Sortie de la mi-été aux Diablerets, Antoine KOHLER	18
Sortie Lac Majeur et Milan, Yves BADAN	22
SHVF, La soirée des Présidents et 3 <sup>e</sup> assemblée des délégués,	26
7 <sup>e</sup> Rassemblement francophone Alfa Romeo Montreal, Patrizio PIEREN	28
La journée technique, Patrizio PIEREN	34
Alfa Romeo Passione à Hinwil, Antoine KOHLER	40
Modélisme, Yves BADAN et Antoine KOHLER	42
Montreux Grand-prix, Antoine KOHLER	44
Le Noël du RSAR, Dominique PANISSOD	45
1000 Miglia, 2 <sup>e</sup> chapitre, Antoine KOHLER	46
La Boutique RSAR, Marc BEUCHAT	60
Comité 2018	62
Calendrier des sorties 2019	63

Couverture: Alfa Romeo 1600 Junior Z de Monsieur Luigi Favaro, membre du Registre Suisse Alfa Romeo  
Dos: Alfa Romeo 2000 Sportiva Spider de 1954, Museo Storico d'Arese.

# LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers membres et amis passionnés du Registre Suisse Alfa Romeo, je tiens à dédier ce mot du président au comité qui s'est présenté sur inscription ou spontanément lors de l'assemblée générale 2016 au moment où le RSAR en avait le plus besoin. Je nommerai donc ces membres en les remerciant encore une fois pour leur dévouement: Francesco Imbastaro, Michel Mariethod, Raymond Moret, Christian Overney, Dominique Panissod, Miklos Vendel ainsi que votre serviteur.

Je remercie aussi les anciens membres et toutes les personnes ainsi que les nouveaux membres du comité qui de près ou de loin ont œuvré pour le RSAR.

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 qu'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 actuellement au comité, 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 son futur.

Comme vous l'aurez compris je ne me représenterai pas pour la présidence du RSAR ainsi que pour la présidence de

la commission technique pour une 4<sup>e</sup> année. Ayant œuvré pendant quasiment 2 décennies au sein du comité et ces 3 dernières années en temps que président et président de la commission technique, je pense qu'il faut maintenant que d'autres membres s'investissent au sein du comité pour que celui-ci se renouvelle. Effectivement, en ce qui me concerne je devrai consacrer plus de temps à ma vie professionnelle qui m'accapare de plus en plus.

Pendant ces 3 dernières années, le comité ainsi que moi-même n'avons eu de cesse que de redonner au RSAR ses lettres de noblesse et ceci avec passion et philosophie pour remettre notre club sur les rails.

Pour moi ces 3 dernières années en tant que président furent un plaisir et un honneur.

Souhaitant au futur président ainsi qu'au futur comité plein succès pour mener le RSAR avec passion et philosophie dans la bonne direction.

De plus, je remercie infiniment tous les membres du RSAR pour leur confiance tout au long de ces années que j'ai passées au sein du comité car ce fût pour moi une manière de rendre au RSAR les magnifiques instants que j'y ai passé. Ce fût un honneur aussi que de pouvoir construire l'histoire du RSAR et de participer à la vie de celui-ci.

C'est sur ces quelques lignes que je vous quitte en souhaitant à nouveau plein succès et longue vie au RSAR.

Avec passion.  
Patrizio Pieren, Président



# BIENVENUS AU RSAR EN 2018!

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

Jean-Jacques	BARMAN		Salins
Emmanuel	DING	Stelvio 2.0 & 4C (2018)	Nuvilly
Philippe	GIRARD	GTV 1750 (1971)	St-Saphorin s/Morges
Annemarie	GLAUSER	Giulietta	La Chaux-de-Fonds
Frédéric	JAKUBCZAK	159 - 3.2 Q4 (2006)	Morgin
Benjamin	LEPORI	Mito Quadrifolio	Tatroz
Fabiano	VELLOTTI	156 1.9 JTD & 159 2.0 JTDm (2012)	Daillens
Eric	LANZARINI	Spider - 2000-S4 (1991)	Pomy

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 »*



## Comment cacher à votre femme que vous avez le virus Alfa?

Dites-lui toute la vérité sur Alfa Romeo. Votre femme pense d'abord à ses enfants. Elle pense d'abord sécurité. Alors parlez-lui du freinage et de la tenue de route des Alfa. Tout ce que vous pourrez en dire est vrai... tous les adjectifs élogieux sont justes.

Montrez-lui que les enfants ont la part du roi dans une Alfa Romeo : sécurité aux portières, glaces semi-ouvrantes à l'arrière, banquettes profondes, anti-fatigue, capitonnage et


beaucoup d'espace pour bouger sans danger. Dans une Alfa, les enfants sont heureux... Carrosserie monocoque, habitacle à rigidité renforcée, dans une Alfa, les enfants sont en sécurité.

Démontrez-lui qu'un moteur puissant et nerveux permet de doubler vite, donc sans risques pour votre famille. Et pour finir, faites-vous dire le prix devant elle... si un sourire amusé éclaire son visage... vous avez gagné.

Alors seulement, parlez-lui du plaisir

de conduire une Alfa, de passer la cinquième vitesse sur l'autoroute, d'entendre sa voix de gorge ronronner, de voir les tours monter régulièrement vers la ligne rouge... de la sentir se placer dans les courbes et épouser les virages. Clamez votre virus, chantez votre virus.

Le virus Alfa rend heureux.

**alfa romeo** 



Magasin d'exposition : 150, Champs-Élysées - Centre d'essais : Paris - 25, rue Cardinet (Tél. 267.31.00) ; 71, avenue de Versailles (Tél. 525.14.20) ; Choisy-le-Roi - 124, boulevard de Stalingrad (Tél. 680.12.62) et tous nos concessionnaires et agents.

# CONCOURS D'ELEGANCE SUISSE

23-24 JUIN 2018 – COPPET  
CHÂTEAU GRABER AOC

Pour sa 3<sup>e</sup> édition, ce concours a réuni 85 voitures exceptionnelles, toutes témoins roulants d'un siècle de créations automobiles. Afin de poursuivre le sujet des carrossiers suisses abordé en 2017 par notre visite au Swiss Car Register, j'ai sélectionné les œuvres de la Carrosserie Graber représentées par trois réalisations de la même période. Il s'agit de châssis de marques prestigieuses : Alfa Romeo, Bugatti, Mercedes. Le public et les spécialistes ont admiré ces 3 voitures regroupées dans les jardins du château. Trois marques différentes, mais un point commun, notamment dans le traitement des ailes : le style de Graber.



Alfa Romeo 6C 2300 B MM 1939  
Carrosserie Graber - Wichtrach

Belle surprise lors de la proclamation des résultats. L'Alfa Romeo dessinée par Graber s'adjuge la plus haute distinction décernée par l'ensemble des juges : Le Grand Prix Gagnant, lire le *Best of Show*, et pour la 2<sup>e</sup> place l'Alfa Romeo 6 C 2500 SS Villa d'Este, carrosserie Touring de Milan.

Bugatti T 57 1937, Carrosserie Graber



Mercedes 540 K 1937, Carrosserie Graber



## LA COMMISSION TECHNIQUE



Médaille du Registre Suisse Alfa Romeo avec la nouvelle identification

Après avoir refabriqué la médaille du RSAR présentée à l'assemblée générale 2018 à laquelle plusieurs membres se sont inscrits par liste pour en obtenir une, le président de la commission technique remettra donc ces médailles aux membres qui auront transmis le formulaire dûment rempli et contrôlé par la commission technique. Les membres qui ont déjà reçu une ou plusieurs médailles par le passé verront une différence, non pas dans la fabrication qui est restée identique, mais par le numéro qui distingue la voiture.

Auparavant, le numéro du type était gravé en ajoutant un chiffre qui représentait la combienième médaille du type avait été discernée par le Registre Suisse Alfa Romeo. Maintenant c'est le numéro de châssis qui est gravé et ainsi identifie directement la voiture qui reçoit la médaille. Ce changement lie donc définitivement la médaille à la voiture, ce qui n'était pas le cas auparavant. Les médailles qui ont été remises lors de l'assemblée générale 2019 concernent les membres suivants :

Monsieur Hervé Bandini	Alfa Romeo Alfetta GTV 6
Monsieur Michel Dousse	Alfa Romeo Alfetta GTV 6
Monsieur Dominique Panissod	Alfa Romeo Spider 2000
Monsieur Patrizio Pieren	Alfa Romeo Giulia 1300 TI « Type 105 »
Monsieur Patrizio Pieren	Alfa Romeo Montreal
Monsieur Miklos Vendel	Alfa Romeo GTV 2000 « Type 105 »

Au nom du RSAR j'espère que la distribution de ces médailles suscitera l'engouement auprès des autres membres, et de pouvoir ainsi distinguer d'autres Alfa Romeo de notre club.

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



« 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 Ingénieurs 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 ADHERENTS...

# GIULIA 1600 SPRINT POURQUOI CE MODÈLE??

Vers la fin des années 60, l'extrait d'un film présenté au téléjournal me marqua au fer rouge. C'était *Les Choses de la vie* ... je rejouais la fameuse scène de l'accident, tantôt avec l'Aston-Martin de James Bond, qui avait à mes yeux, une vague ressemblance de profil avec l'Alfa du film, ou la 1900 Coupé Super Sprint déclinée chez Dinky-Toys.

Au début des années 80, j'avais toujours le projet de me dégoter une Giulietta Sprint. En 1984, une annonce dans la Revue Automobile retient mon attention: une Giulietta Sprint de 1957, à vendre à Grandson... qui s'est trouvé être une Giulia 1600 Sprint de 1963.

L'affaire conclue, je commence le chantier qui va durer 7 ans. Ce modèle est l'ultime développement de la Giulietta Sprint avec une cylindrée qui passe de 1300 à 1600 cm<sup>3</sup> et adopte au passage une boîte 5. Elle a été produite à 7107 exemplaires.

Les sensations de conduite sont ensorceleuses, l'ambiance, le son ressenti font que l'on ressort accro. Il n'est pas rare que, lorsque je fais un tour avec, en arrivant chez moi pour la remiser, je repars de plus belle... une véritable auto passion!

Claude Novelli



Ak.

Propriété de Monsieur  
Claude Novelli

1962 1964

Membre du  
Registre Suisse Alfa Romeo

Giulia 1600 Sprint Carrosserie Bertone acier 4cyl. 1570 cm<sup>3</sup> 92 cv  
6200 t/min. -960 kg - boîte 5

L'histoire commence au Canada en 1967. Sur invitation de l'Exposition Universelle de Montréal, Alfa Romeo et Bertone sont invités à exposer un concept qui symbolise les plus nobles aspirations de l'homme en matière d'automobile.

En avril 67, un grand Boeing blanc se pose sur les rives du Saint-Laurent et décharge les 2 prototypes. Six mois plus tard, à la fermeture de l'exposition, l'objectif est atteint, le coup de crayon de Marcello Gandini a enthousiasmé les foules de visiteurs. Avec un aussi bon test grandeur nature, Alfa Romeo décide la mise en place d'une production. On va alors procéder à une étrange nouvelle cuisine, inhabituelle à Milan. Dans le chaudron revenu de Montréal, on va conserver les saveurs de la carrosserie avec ses portières au goût de Miura. Côté mécanique, on va jeter le petit 1600 Giulia et pimenter le tout avec un V8 étiqueté «33» et jouter une pleine boîte de ZF aux pignons. Mettre à feu doux pendant 2 ans, puis dressez et servez le plat au Salon de Genève 1970. Agrémenter le tout d'une superbe palette de couleurs vives. Cette recette séduit encore plus de 50 ans après sa création!

Au niveau du comportement routier, et en se référant aux essais de l'époque, le verdict final est tombé sous la plume experte de José Rosinsky pour Sport Auto: «sportive non, mais rapide oui». Pour Virage Auto le bilan est le suivant: «une excellente routière et autoroutière à laquelle il manque la noblesse que l'on était en droit d'attendre d'Alfa Romeo».

Antoine Kohler



Propriété de Monsieur  
Gaëtan DUBAIL

1971 1977

Membre du  
Registre Suisse Alfa Romeo

MONTREAL - Carrosserie BERTONE acier  
8 cyl. 2593 cm<sup>3</sup> 220 cv. -6500 t/min.- 1270 kg-boîte 5

« La 8C subjugue par sa stabilité à haute vitesse. »

Revue Automobile  
N° 43 octobre 2007



« Plus belle qu'une Ferrari, plus envoûtante qu'une Maserati, la 8C c'est la quintessence de la diva italienne. Une vraie sculpture sur roues. »

Gaël Brianceau  
L'Automobile Magazine  
Hors-série. Automne 2007

« Très performante, elle s'exprime dans un cri qui donne le frisson. La sonorité du très noble V8 Ferrari-Maserati a été encore retravaillée, comme pour rappeler que la Scala se situe bien à Milan. »

Sport Auto  
Décembre 2007



AK

Propriété de Monsieur  
Patrick de Bondeli

2007 2010

Membre du Registre  
Suisse Alfa Romeo

8C Competizione Berlinette Carrosserie Centro Style Alfa Romeo - Carbone  
8 cyl. en V-4691 cm<sup>3</sup> 450 cv.- maximum 7500 t/min. boîte 6 transaxle

**Mon histoire commune avec  
l'Alfa Romeo 8C Competizione Berlinette  
ZAR 920 000 0003 7688 (Auto N° 128 / 500)  
Par Patrick de Bondeli**

#### Commande et livraison

Dès l'apparition du prototype j'ai été séduit par le style magnifique et les spécifications prometteuses de cette auto. Quand sa production fut décidée, il m'est apparu qu'elle était destinée à prendre rang parmi les autos marquantes de l'histoire d'Alfa Romeo, et cela me déterminait alors à passer commande.

Toutes les demandes de commandes européennes d'usine des autos du type ont été effectuées au « Mondial » de Paris en Octobre 2006 où l'auto, dans sa version de production, a été présentée pour la 1ère fois.

Il y eût plus de 1000 demandes pour seulement 500 autos à construire. Le constructeur a donc décidé d'attribuer les autos aux demandeurs ayant le plus d'attaches avec la marque. C'est sur ce critère (collectionneur connu d'Alfa Romeo et auteur d'articles historiques sur la marque...) que ma demande a été retenue. N'ayant pu venir qu'en 2<sup>e</sup> semaine au « Mondial » de Paris (pour cause de « Voiles de St-Tropez » juste avant...), je n'ai pu prétendre qu'à un rang modeste dans l'ordre chronologique des commandes (Auto N° 128 / 500, ou 18 / 35 pour les livraisons en Suisse).

La livraison de l'auto par Alfa Romeo Suisse au garage (« Speedy Garage » à Romanel-sur-Lausanne), choisi par moi parce qu'il remplissait le critère de base (concessionnaire Alfa Romeo & Maserati), qu'il disposait d'un bon atelier et qu'il était spécialisé en autos sportives, a été effectuée le 18 juin 2008.

Outre la combinaison de teintes (extérieur rouge compétition et intérieur en cuir rouge et le choix des bagages assortis (rendu nécessaire pour optimiser l'utilisation de l'espace de rangement assez modeste), les principales options que j'avais choisies l'ont été pour optimiser les qualités sportives de l'auto :

\_Jantes forgées, beaucoup plus légères et élégantes que les jantes coulées standards, mais curieusement fort rares,  
\_Pneumatiques en gomme tendre « D8 » (choix très rare aussi).

#### Événements marquants dans ma vie commune avec cette auto

Dans les journées de juin 2008 suivant immédiatement la livraison de l'auto, il devait se dérouler le rassemblement international annuel des Bugatti dans les Grisons. Pensant que c'était là une belle opportunité de faire connaissance avec mon auto et de la rôder, je suis donc allé dans les Grisons au-devant des Bugatti.

Ce fût le plus beau rassemblement de Bugatti (avec 110 autos, une T41 « Royale », trois T59, une T54 (que je n'avais jamais vu rouler auparavant...), une T57C « Aravis » en 1<sup>ère</sup> main...) auquel il m'a été donné d'assister.

**En septembre 2008** j'ai participé au « Spectacolo Sportivo » du SCARB sur le circuit d'Assen en Drenthe. Rassemblement gigantesque réunissant 4500 Alfa Romeo, dont un petit nombre étaient inscrites, comme ma 8C, pour tourner sur ce très beau circuit. Mon souvenir le plus marquant a été sans doute de me retrouver dans la ligne droite des stands doublant une TZ2 (authentique, pas une

réplique...), mais je n'ai hélas pas pu trouver de photo de cette scène mémorable.

**2010**, année du centenaire Alfa Romeo, a été, bien sûr aussi, l'année vraiment marquante dans ma vie avec cette auto : **Exposition de l'auto sur le stand du Club Alfa Romeo de France à « Rétromobile » à Paris en Février 2010.**

**Participation aux « Classic Days » à Magny-Cours les 1<sup>er</sup> et 2<sup>m</sup> Mai 2010**, où, Alfa Romeo étant la marque à l'honneur, une grande parade Alfa Romeo, emmenée par deux 8C, ancienne (8C 2600 Monza) et moderne, fût organisée sur le circuit.

**Participation aux festivités du centenaire de la marque dans le Milanais en juin 2010.** L'auto a tourné sur le circuit de Monza, loué alors par le RIAR, le jour même du centenaire (24 juin 2010) ! A ma grande surprise, j'avais la seule 8C Competizione à tourner ce jour-là ; en l'absence aussi d'autos de course, elle était la plus rapide en piste et certains témoignages montraient qu'elle avait un beau succès auprès du public.

**Présentation parmi les « Supercars » au « Mans Classic » 2010**, où l'auto a eu l'occasion de tourner sur le circuit des 24 Heures du Mans en prélude aux courses. Un régal ! L'auto accroche 280 km/h. dans les grandes lignes droites (Hunaudières, Mulsanne-Arnage,...), mais Erik Comas avec le spider Tesla parvient à la suivre dans les « S » du Tertre Rouge.

**Choix, par l'ASA Hérault, de l'auto comme voiture VIP pour le Critérium des Cévennes**, avant-dernière manche du Championnat de France des Rallyes, en Octobre 2010. Ce fût un grand succès et une magnifique expérience que j'ai relatée dans un article publié dans *la revue FORZA* N°2011-1 du Club Alfa Romeo de France et aussi communiqué, avant parution, aux présidents du RSAR et de l'ASA Hérault.

La 8C Competizione est la seule des 3 autos VIP à avoir parfaitement tenu (une PGO a très vite cassé, et une Subaru Impreza WRX, pourtant très bien pilotée, ne pouvait tenir dans les longues spéciales, n'étant pas équipée de freins de compétition). Un dirigeant de BMW Sport, sponsor du Critérium, embarqué lors de la spéciale de Tourgueille, un monument du rallye avec ses 43 km. et 4 cols autour du Mont-Aigual, m'a dit avoir été impressionné par les performances de l'auto. En fin du rallye la 8C Competizione a été la première auto à monter sur le podium où j'ai fait une courte allocution rappelant l'histoire glorieuse des Alfa Romeo dans cette épreuve.

**Exposition de l'auto sur le stand Alfa Romeo à « Epoqu'Auto » à Lyon en novembre 2010.** L'auto était exposée à côté de la 1<sup>ère</sup> Alfa Romeo (1910) sur ce stand réunissant 32 Alfa Romeo de toutes époques et de toutes sortes, constituant la plus belle exposition d'Alfa Romeo sans doute jamais vue en France.

**Pour 2011**, l'événement le plus mémorable fût sans doute le rallye touristique du trentenaire du Registre Suisse Alfa Romeo avec notamment de très beaux passages en Suisse centrale et en pays bernois.

En plus des évènements marquants relatés ci-dessus, l'auto a tourné sur bien d'autres circuits (Charade, Mas du Clos, Circuit de Bresse. Le Mans Bugatti, Dijon-Prenois, Montlhéry, Ferté-Gaucher, Chenevières) et elle a aussi participé deux années de suite (2009 et 2010) à la montée historique de Quintal dans le massif du Semnoz.

### Bilan technique

En plus de son style superbe, cette auto a de belles qualités :

- \_Excellent moteur, montant vite dans ses tours, avec une sonorité magnifique,
- \_Boîte de vitesses à commandes par palettes au volant très agréable,
- \_Bel équilibre des masses et centre de gravité bas (châssis en acier lourd, caisse en carbone légère).

Mais des défauts aussi :

- \_Disques de frein AV ne convenant pas à un usage sportif : Diamètre (360 mm.) un peu faible, métal « criquant » rapidement autour des trous d'aération (défaut corrigé sur le spider doté d'une option de disques en céramique).
  - \_Crémaillère de direction trop fragile (défaut peut-être spécifique à mon auto ?); au bout de 40.000 km. elle perdait son huile et j'ai dû la changer (Alfa Romeo a refusé sa garantie sous prétexte qu'elle était échue depuis 1 mois et que l'auto prenait la piste!).
  - \_Poids élevé (châssis lourd issu de la Maserati 4200 GT) générant une consommation importante de plaquettes de freins et de pneumatiques.
  - \_Disparition rapide du (très faible et non renouvelé) stock de pneumatiques jusqu'à l'apparition de la Maserati « GranTourismo MC Stradale » qui a motivé une refabrication par Pirelli de pneumatiques sportifs convenant aux deux autos.
- Le premier défaut étant rédhibitoire pour l'utilisation sportive que je faisais de l'auto, j'ai pu y remédier en optimisant le refroidissement aérodynamique des freins

AV et en montant des disques AV de Ferrari N-GT striés (et non troués) en diamètre 390 mm, ce qui m'a aussi obligé à faire fabriquer spécialement des bols pour les fixer. Avec ce montage le freinage est devenu excellent et très endurant, à l'égal d'une Ferrari « Challenge » ou d'une Porsche GT3 RS.

### Épilogue

Je suis certainement l'un des seuls propriétaires de 8C Competizione à avoir vraiment roulé avec l'auto et à l'avoir utilisée sportivement (circuit, côte, rallye). Je ne connais en effet pas d'autre auto ayant été utilisée ainsi et je n'en ai jamais vu une seule autre dans les manifestations sportives auxquelles j'ai participé. La quasi-totalité des propriétaires ont considéré leur auto uniquement comme un objet de collection que l'on ne sortait que rarement. Pour se convaincre de cela, il suffit de regarder le marché de ce modèle : à l'heure où ces lignes sont écrites, il y a plus de 50 autos (berlinettes et spiders confondus) à vendre ; les doigts d'une seule main suffisent pour compter celles qui ont un kilométrage supérieur à 10.000 km. et un certain nombre d'entre elles n'ont même pratiquement jamais roulé ! C'est bien dommage, car l'auto est très agréable à faire rouler sur la route et elle a aussi, comme nous avons essayé de le faire ressentir dans les lignes qui précèdent, de belles qualités sportives pour peu qu'on lui monte des freins AV convenables. Arrivé à 45.000 km. (sans doute alors un record absolu pour les autos du type...) au printemps 2011, j'ai mis mon auto en vente. Il m'a fallu près de 6 mois pour trouver un acheteur à un prix inférieur à la moitié de ce que ces autos semblent valoir en 2018. L'auto a aujourd'hui un peu plus de 60.000 km. et je connais bien son propriétaire actuel, un collectionneur Suisse réputé, qui en est le 4<sup>e</sup> propriétaire.



Course de côte de Quintal

Eurexpo à Lyon

Course de côte de Quintal, départ

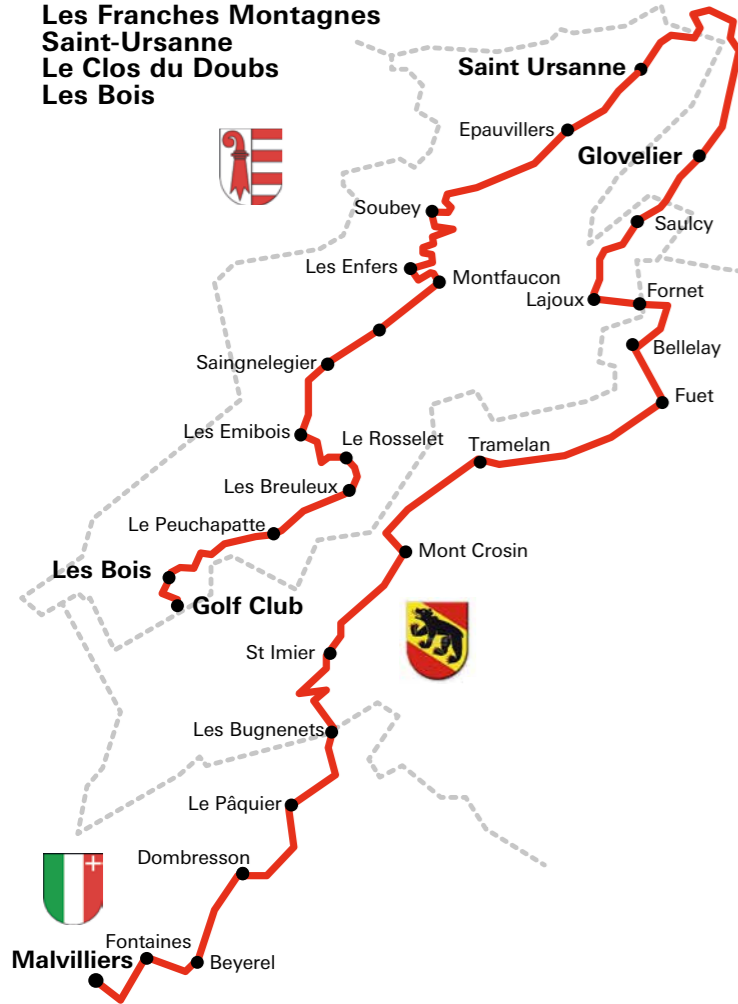


# LE RALLYE DE PRINTEMPS À «LA CROISÉE» MALVILLIERS

ORGANISATION : PHILIPPE CORNU  
SORTIE DE PRINTEMPS : 29.4.2018  
TEXTES/IMAGES : PHILIPPE CORNU

Une vingtaine d'Alfa Romeo de 1970 à 2002, se sont retrouvées pour le Rallye de printemps à la Croisée-Malvilliers, commune du Val-de-Ruz, une occasion rêvée pour sortir ces vieilles mécaniques de l'hivernage annuel !

Malvilliers  
Les Franches Montagnes  
Saint-Ursanne  
Le Clos du Doubs  
Les Bois



En mal de reportage photographique sur la sortie du RSAR à Malvilliers, mes souvenirs des courses de côte de "la Vue des Alpes" en 1939, 1948, 1950 et 1953, de Fangio, de Graffenried, von Stuck, pouvaient faire l'affaire.

## Un triomphe différent (par Jorge Ferracio)

Après l'impasse prolongée provoquée par l'accident de Monza le 8 juin 1952, Fangio a réapparu dans le Grand Prix de la République argentine le 18 janvier



Place de l'hôtel de ville, visite de la ville de Saint-Ursanne



Saint-Ursanne depuis la route d'Epauvilliers Soubey

1953, jusqu'au début du mois de juillet, il a participé à 11 compétitions entre les monoplaces et les voitures de sport et renonça à 6 occasions. Cette année a été aussi sombre dans son pays, mais il a obtenu sa première victoire en Suisse, où il a concouru dans la III<sup>e</sup> Course internationale de la Vue des Alpes, une épreuve non traditionnelle pour le Balcarceno, car c'était la seule occasion dans son histoire. C'est probablement son ami et coéquipier Emmanuel «Toulo» de Granffenried qui l'a incité à concourir dans cette épreuve à laquelle les deux l'ont couru sur une Maserati A6GCM de 2 000 cc, et avec ceux qui participaient aux courses officielles F2 de cette année. À cette occasion, Fangio a piloté la voiture aux couleurs argentines, généralement conduite par Onofre Marimon. Les concurrents étaient répartis en catégories Tourisme, Sport, Course et en une sous-catégorie Femmes pilotes destinée aux deux inscrites.

Tous les concurrents faisaient deux ascensions. Les deux Maserati ont intégré le groupe III de la catégorie Course, réservée aux machines de 1'500 cm<sup>3</sup> à 2'000 cm<sup>3</sup>. Fangio a établi un temps de 4'47 secondes à 125,436 km/h de moyenne lors de sa première tentative.

Ken Wharton, l'anglais spécialiste de la montagne et plusieurs fois champion d'Europe de la spécialité, qui suivi a égalé le temps avec une ERA de 2'000 cm<sup>3</sup> et sans compresseur.

La rude bataille entre les deux prétendants présagée pour la deuxième ascension eut lieu : Fangio abaissa son record de 6/10 soit 4'46 s 4/10 à la moyenne de 125,698m/h. Des problèmes techniques n'ont pas permis à Wharton de relever le défi.

1	Juan -M Fangio (RA) Maserati A6GCM/53 (2.0) 4'47.0" 4'46.4"
2	«Toulo» de Graffenried (CH) Maserati A6GCM/53 (2.0) 4'52.3" 4'50.7"
3	Hans Stuck (D) AFM-Bristol 82.0) 5'05.6" 5'06.9"
4	Pierre Didisheim (CH) Maserati 82.0) DNS DNS Harry Schell 8F) Gordini (2.0) DNS DNS
6	Louis Chiron (MC) Osca (2.0) DNS DNS

Compte tenu du temps de leur première ascension, les pilotes Pierr Didisheim, Harry Schell et Louis Chiron ont décidé de ne pas faire la deuxième ascension.

Malvilliers: le pilote allemand von Stuck s'apprête à affronter la forte pente de la Vue des Alpes



1948 Le Coureur fribourgeois de Graffenried : Accompli le meilleur temps de la journée et s'apprête à prendre le départ sur sa Maserati 1500 cc avec compresseur



12 juillet 1953 J-M Fangio Maserati A6GCM



Apéritif et simulateur ont relevé que les Alfistes étaient meilleurs à l'apéro non simulé qu'à la conduite simulée!!



Source : [www.canalalpha.ch/.../passe-projete-course-dautomobiles-a-la-vue-des-alpes-en-1948/](http://www.canalalpha.ch/.../passe-projete-course-dautomobiles-a-la-vue-des-alpes-en-1948/) 3 sept. 2015 - Course d'automobiles à La Vue-des-Alpes en 1948. Entretien avec Aude Joseph, responsable du DAV.

## Saint-Ursanne - les Rangiers la dernière course du "Championnat d'Europe de la montagne"

Les Alfa 8C 2600 cm s'y distinguent en :

1932 (voiture de course) Rudolph Caracciola (D)

1933 (voiture de course) Carlo Felice Trossi (I)

1933 (voiture de sport) Mario Tadini (I)

Je ne crois pas mentir en affirmant que cette course n'est plus du domaine des Alfa Romeo.

La Course de côte internationale Saint-Ursanne - Les Rangiers, également surnommée la Course des Rangiers, est une compétition automobile suisse, organisée par l'Association Sportive Automobile Saint-Ursanne - Les Rangiers (ASA Saint-Ursanne - Les Rangiers) et disputée depuis 1926 au Clos du Doubs, dans le canton du Jura. Elle constitue depuis 1972 une étape du Championnat d'Europe de la montagne organisée par la FIA.

Alfa Romeo 8C 2600



## Pilotage sur simulateur

Conduite sur des simulateurs dotés de graphisme et d'une jouabilité très réaliste. En monoplace, en rallye, en berlines prestigieuses... Pilotage sur les plus grands circuits mondiaux (Spa, Monza, Zuzuka, Nurburgring...) - 7 places de simulation.



# SORTIE BOURGOGNE

23-24 JUIN 2018

TEXTES : MARC BEUCHAT  
PHOTOS : PATRIZIO PIEREN

C'est à Yverdon au restaurant de la Maison Blanche que cafés, croissants et jus d'orange accueillent les 14 équipages et 22 personnes pour un magnifique séjour en Bourgogne.

Avec une météo de rêve, le départ est donné à 9h00 aux équipages. Munis de notre Roadbook, nous prenons la direction de St-Croix et descendons vers Pontarlier pour ensuite prendre la route de Salins-les-Bains qui nous conduira jusqu'à Beaune, cité fortifiée et située au cœur de la région viticole de Bourgogne, entourée de ses vignobles de la Côte d'Or.

Après un bon repas, nous prenons la route pour Meursault, situé à environ 8 kilomètres au sud de Beaune sur la commune de Meursault. Ce vignoble à une superficie de 395 hectares. Les vins blancs représentent la quasi-totalité de l'appellation et les vins rouges sont infimes dans ce vignoble. Ainsi la proportion représente 96% de vins blancs et 4% de vins rouges.

Nous sommes attendus dans le fameux Château de Meursault pour une visite guidée des caves des 14<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> siècles qui s'étendent sous le Château, là où sont logés les vins du Domaine. Nous avons été émerveillés par la dimension des caves, avec de magnifiques voûtes et des couloirs de piles de bouteilles. Ses dépendances, dont certaines furent creusées par les Moines de Cîteaux, peuvent contenir jusqu'à 800 000 bouteilles et plus de 2000 fûts.

Un sommelier nous accueille et nous propose de découvrir les vins du Château : Dégustation raisonnable et pédagogique.

C'est au milieu de l'après-midi que nous reprenons nos Alfa Romeo pour prendre la direction de Nuits-Saint-Georges et ceci par la mythique route des vins. Nous avons rendez-vous dans un ancien pavillon de chasse au cœur d'une forêt, à l'auberge de la Gentilhommière. Après la prise des chambres, un copieux apéritif nous est servi sur une terrasse au bord de la piscine, suivi d'un repas Bourguignon accompagné de ses vins (dégustés avec modération) et tout cela dans une ambiance conviviale et pleine de bonne humeur.

La première journée ayant été intense et après une bonne nuit de sommeil, nous nous retrouvons tous au petit-déjeuner sous une météo qui s'annonce toujours aussi radieuse que la veille.

Le départ est donné en direction de la ville de Beaune. Nous avons rendez-vous pour une visite du musée Fallot, lieu consacré à la fabrication de la moutarde Bourguignonne. Un parcours découverte et sensoriel est organisé avec au final une dégustation des diverses sortes de moutardes.

Dans l'après-midi, après un repas pris au cœur de la ville, nous ne pouvons pas quitter les lieux sans un détour et une visite dans les Hospices de Beaune, Hospices

de style gothique flamboyant avec sa toiture en tuile vernissée de Bourgogne et fondé au XV<sup>e</sup> siècle. Nos divers bolides auront avalé des kilomètres dans ces magnifiques routes de campagne et ce séjour au cœur de la Bourgogne était placé sous le signe de diverses découvertes, pas tout à fait dans le monde de la mécanique mais plutôt pour mieux connaître les produits et divers lieux de cette superbe région.

Les caves du Château de Meursault



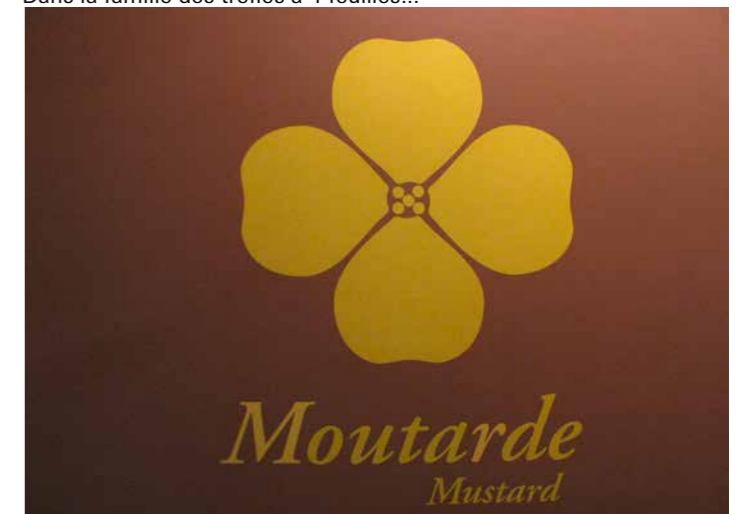
Les alfistes presque au complet



les Hospices de Beaune



Dans la famille des trèfles à 4 feuilles...



# MIKLOS VENDEL : LA HAUT SUR LA MONTAGNE, UN FESTIN DU DIABLE...

DIMANCHE 19.8.2018

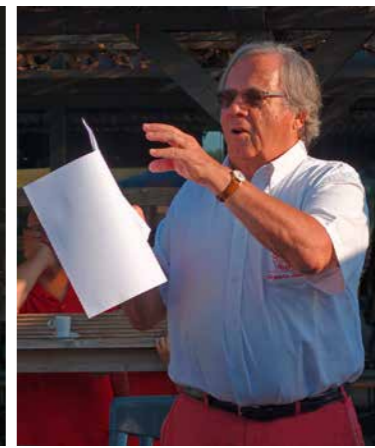
TEXTE: ANTOINE KOHLER

ORGANISATION: DOMINIQUE PANISSOD

Juste avant de partir en vacance, nous avons reçu un avis pour une manifestation dite de la mi-été. C'est notre membre des premiers mois du Registre, Miklos Vendel qui a pris l'initiative de nous inviter aux Diablerets pour le repas de midi. A la mi-août, en arrivant à son chalet, on s'est très vite aperçus qu'il n'avait pas fait les choses dans la demi-mesure! Une vaste tente a été montée dans le jardin, abritant des rangées de tables nappées de bleu et blanc, pour accueillir les 60 hôtes. Ici une fontaine alimentée en eau fraîche accueillait les meilleurs crus vaudois, là une véritable brigade de cuisine avait préparé un festin savoureux inconnu des guides toqués et autre distributeurs d'étoiles. Diable... Miklos, tu nous a assis!...

à ta merveilleuse table. Tu as su mobiliser ton épouse et toute ton équipe de cuisine pour cette journée exceptionnelle, du jamais vu durant les 37 ans du Registre! La paroi de rocher renverra encore longtemps l'écho de l'ovation des hôtes.

Un ultra-long merci pour tes ondes positives, ta générosité et ton soutien indéfectible au Registre!



Philippe Cornu, chef d'orchestre au petit matin: «C'est simple, il y a deux groupes de 15 Alfa, les A tournent à gauche, les B à droite... A mi-parcours, à vos yeux apparaîtront des Alfa à contre-sens, donc aujourd'hui c'est juste... maintenez votre direction»!

Le dimanche 19 août à 8h, le parking du Black Bird à Aigle s'éveille au son des mécaniques milanaises. Gros succès pour cette manifestation, on compte 30 voitures et 60 personnes. Un seul absent, notre secrétaire, qui voulait se soigner avec cette journée qu'il avait organisée, mais le veto du corps médical en a décidé autrement. Afin de délester les petites routes de montagne, 2 itinéraires absorberont 15 Alfa chacun. Première étape au Col de la Croix, puis descente sur Les Diablerets. Séparation des groupes qui vont effectuer une boucle pour les uns par le Sepey, col des Mosses, Gstaad, col du Pillon, retour aux Diablerets. Pour les autres, même route, mais à effectuer dans l'autre sens. La météo est au beau fixe, les paysages de montagne révèlent leurs beautés contrastées à chaque kilomètre parcouru. Dès 13h, c'est l'arrivée des hôtes chez Miklos Vendel et son équipe qui nous réservent un accueil digne des meilleurs établissements hôteliers. On saura le remercier encore pour son initiative, couronnée de succès.



Samedi 26.8.2017. Nos Alfa sur le parcours



12  
RENCONTRE AUX DIABLERETS  
19.8.2018.

AGILE  
VILLARS  
COL  
DE LA CROIX  
COL  
DES MOSES  
CHATEAUX  
D'OR  
SARRENH  
GSTAAD  
COL DU  
PILON

www.rear.ch



# SORTIE STRESA

15-17 SEPTEMBRE 2018

TEXTE ET PHOTOS : YVES BADAN

## Samedi 15 septembre

Le rendez-vous est donné aux 26 participants à Martigny Porte d'Octodure pour le traditionnel café-croissant offert par le Registre.

Plaquette de rallye fixée, chacun prend le départ de Martigny pour le Col du Grand-St-Bernard où une petite halte est prévue avant de redescendre sur Aoste et Quincinetto, petit village pittoresque prévu pour le repas de midi traditionnel valdotain préparé par la Mamma! De Quincinetto nous rallions Belgirate à l'Hôtel VILLA CARLOTTA au bord du Lac Majeur, ce qui nous permet de «poser nos valises» pour les 2 prochains jours! Mais c'est déjà le départ pour Legnano pour la visite et l'apéritif dinatoire au Museo FRATELLI & COZZI.

Ce Musée à l'architecture moderne est constitué non seulement d'une cinquantaine d'Alfa Romeo dont un modèle de chaque exemplaire a été gardé depuis 1950, mais aussi d'archives et de livres qui retracent l'Histoire du «Quadrifoglio Verde». La fille du créateur du Musée, Elisabeta, nous reçoit dans ce cadre de toute beauté qui met vraiment en valeur des modèles prestigieux de notre marque préférée, le tout dans un environnement qui

respire la passion, voulu par son créateur Pietro Cozzi! Et pour remercier ce dernier (malheureusement absent), une petite vidéo a été tournée (avec en orateur notre



Musée Fratelli & Cozzi, une cinquantaine d'Alfa Romeo dont un modèle de chaque exemplaire a été gardé depuis 1950



Président Patrizio Pieren) afin de le remercier de nous avoir ouvert les portes de son sanctuaire. Les 45 km. qui nous séparaient de l'Hôtel furent couverts avec plein d'étoiles au fond des yeux et il est certain que quelques membres ont encore rêvés durant une bonne partie de la nuit de ce lieu et de ses habitantes si belles et rares!

Lundi, visite de la collection «Alfa Blue Team» comprenant plus de 120 voitures rassemblées par M. Salvetti



### Lundi 17 septembre

Après le petit-déjeuner, départ pour la banlieue de Milan. Nous y sommes accueillis par M. Salvetti (éminent collectionneur et auteur de plusieurs livres sur la marque...) pour la visite d'une des collections d'Alfa Romeo les plus incroyables : l'ALFA BLUE TEAM. Plus de 120 voitures, dont de nombreux prototypes, nous ont fait revivre l'épopée de notre marque. Quelle collection !!! Dès l'âge de 18 ans, M. Salvetti achète sa première Alfa Romeo, une Giulietta SS (qui est toujours dans sa collection !) et se met en devoir de

### Dimanche 16 septembre

C'est une météo un peu maussade qui nous accueille en ce dimanche matin... Raison pour laquelle nous ne partons qu'en début d'après-midi en direction de Stresa, magnifique bourgade point de départ de notre bateau privé qui, dans un premier temps, nous amène au pied de la télécabine du Mottarone, montagne culminant à 1491m. d'altitude et considérée comme l'un des balcons naturels les plus beaux d'Italie.

En 2 étapes fort mouvementées le sommet fut atteint, et malgré une vue sur les montagnes environnantes largement tronquée par le brouillard, la bonne humeur a régné, surtout pour celles et ceux qui se sont essayés à la luge d'été!

Le retour sur la terre ferme ne dura que quelques minutes car notre Capitaine au long court nous attendait

Dimanche, l'équipe RSAR en mode « navigation »



constituer ce qui peut être considéré comme une folie, mais qui à mon sens constitue un formidable miroir de ce que la production des voitures de notre marque chérie a été des années 50 à nos jours. Car ici sont réunies des Alfa uniques ou produites à très peu d'exemplaires, d'une kyrielle de Giulietta Berlina à une incroyable TZ1 Stradale ou encore d'une Giulia TI Super à une stupéfiante 2600 Cabriolet Boneschi!

Le repas de midi dans l'enceinte du Musée, au milieu des voitures, contribua à la bonne humeur et aux conversations à bâtons rompus sur les merveilles qui nous entouraient! Mais le temps passant toujours trop vite, il était temps de songer à rentrer dans nos pénates... Non sans avoir auparavant eu la chance de bénéficier de prix « Alfistes » pour les livres écrits par nos hôtes Père et Fils, ceci avec dédicace des auteurs bien entendu!!!

Ces 3 jours furent merveilleux de convivialité et de découvertes dans cette Italie si attachante. Encore Merci à Marc Beuchat et Antoine Kohler pour leur précieuse aide à la préparation de cette balade découverte!  
Votre G.O. Yves BADAN

à bord de son bateau afin de nous faire mieux connaître ce lac Majeur et ses îles Borromées, à savoir les îles d'Isola Madre et Isola Bella (qui appartiennent toujours à la famille Borromeo d'où le nom d'îles Borromées) et Isola dei Pescatori (île des Pêcheurs) où nous attend un repas du soir succulent dans un cadre avec vue sur le lac.

Le retour en bateau s'effectua en fin de soirée et nous permit d'apprécier les côtes du Lac largement illuminées, ce qui donna une touche féerique à cette journée bien remplie.



# LA SOIRÉE DES PRÉSIDENTS

# 3<sup>e</sup> ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉS, 21.4.2018.

**Cette année la 4<sup>e</sup> soirée des présidents s'est déroulée au Widenmoos-Resort, un magnifique endroit au milieu de la nature avec de petits étangs de style japonais.**

Pour cette 4<sup>e</sup> soirée des présidents il y a eu 4 intervenants, le nouveau président de la SHVF monsieur Bernhard Taeschler, monsieur Ruedi Müller pour le patrimoine culturel 2018, monsieur Felix Aschwanden, et le conférencier du jour monsieur Philipp Müller conseiller aux Etats et ancien président du parti libéral-radical. Monsieur Taeschler indique que le bureau de la FIVA a déménagé de Bruxelles à Turin. Une nouvelle situation secrétariat- finance est mise sur pied et verra madame Brigitte Pfister s'occuper du secrétariat ainsi que de la comptabilité en général. Un grand merci à René Berset du VCCSR pour le travail accompli ainsi que la transition qu'il a rendue possible. De plus monsieur Taeschler explique que de plus en plus de cantons demandent un passeport FIVA pour l'obtention du code 180 qui indique un véhicule vétérinaire. Dans ce domaine, l'unanimité n'est pas certaine car chaque canton possède ses propres lois et règlements. Un objectif avoué est qu'à long terme une diminution des taxes sur les véhicules vétérinaires soit mise en place dans toute la Suisse, car actuellement seuls quelques cantons ont fait le pas. N'oublions pas que nous payons les mêmes taxes que tous les autres véhicules mais que nous sommes limités à 3000 Km par année. Concernant la vignette électronique, cela n'avance pas comme souhaité. Espérons qu'un coup de fouet sera donné pour faire progresser les choses dans le bon sens. En date du 27- 28 Avril 2019 aura lieu la première édition de L'Historic Vehicle Days à l'image de ce qui se fait déjà en France « Journée du patrimoine ». Monsieur Ruedi Müller nous explique que pour l'année du patrimoine 2018 ont eu lieu 16 événements sous l'égide de la confédération avec # Patrimoine 2018. Durant les différentes séances avec les autres organisations associées à cette campagne, on y parle surtout

d'architecture mais très peu d'automobiles anciennes. Donc à nous clubs de faire connaître notre patrimoine car nous en sommes les seuls détenteurs, de plus, nous le finançons entièrement de notre poche sans aucune subvention. Monsieur Felix Aschwanden nous précise que le nouveau système électronique pour les cartes d'identités FIVA ne fonctionne pas encore comme souhaité. Son entrée en vigueur sera donc différée d'au moins une année suite à des problèmes liés à des modifications, instructions et traductions qui n'ont pas encore pu être finalisées. Pour notre conférencier du jour, monsieur Philipp Müller membre du comité de l'ACS, et proche des milieux automobiles pour avoir été très actif dans les milieux de la compétition. Effectivement il a participé de 1977 à 1995 à différents championnats suisses, européens et mondiaux pour finir avec une 3<sup>e</sup> place en voiture de tourisme en 1995. C'est donc un fervent partisan de l'automobile. Durant son exposé, monsieur Müller nous explique que ce qui est important pour une fédération comme la nôtre est la visibilité. A l'image de certains petits partis politiques par la taille mais qui font beaucoup de bruit par rapport à leur importance. Pour ce qui est de la tarification de la mobilité (mobility pricing) cela ne semble plus d'actualité. Durant ces prochaines années il nous explique aussi qu'il faudra être vigilant, car pour le moment rien ne semble vraiment bouger mais cela peut aller très vite. Donc gardons les yeux et les oreilles bien ouvertes.

Patrizio Pieren  
Président du RSAR



Patrizio Pieren et Jacques Le Coultre, présidents du RSAR et du VCCSR, lors de la 4<sup>e</sup> soirée des présidents

Chers Alfistes du RSAR, cette 3<sup>e</sup> assemblée des délégués s'est déroulée au Musée des Transports de Lucerne qui est un magnifique endroit pour l'automobile ancienne. Cette année le renouvellement de certains membres du comité était à l'ordre du jour, comme le président ainsi que le comptable et représentant de la Romandie, Monsieur René Berset. Le nouveau président de la SHVF, Monsieur Bernard Taeschler, a été élu avec 230 voix : 21 contres et 11 abstentions, la majorité étant à 126 voix. Le représentant de la Romandie Monsieur Jacques Lecoultre, actuel président du VCCSR, ainsi qu'un nouveau membre au comité, Monsieur Stefan Wyss, ont été élus à l'unanimité. Le reste du comité ainsi que l'organe de contrôle ont été reconduits dans leurs mandats respectifs à l'unanimité.

L'une des grandes responsabilités du nouveau comité sera la protection des données, et Monsieur Temperli, ancien responsable technique de la SHVF, voit un problème à ce que les données soient stockées à l'ACS. Une autre candidature pour le secrétariat est celle du Musée des Transports de Lucerne. Comme l'année précédente, le montant alloué à l'IGFS « école des restaurateurs automobiles » est de Frs. 7'500.-- et ce montant est accepté à l'unanimité. Le soutien à la traduction d'un montant de Frs. 20'000.-- est quasiment accepté à l'unanimité sauf 1 contre et une abstention. Le budget 2018 a lui aussi été accepté à l'unanimité. Cette année 15 élèves se sont présentés à l'examen des restaurateurs automobiles, 10 élèves ont obtenu leur brevet et 5 manquaient de pratique semble-t-il. Point très important. Pendant la nuit des Musées à Berne, il est organisé la nuit des Musées roulants et 8'000 personnes ont été transportées en véhicules anciens. Les politiciens et « décideurs » ne se sont même pas déplacés. A bon entendeur... Une proposition est faite pour créer la journée du patrimoine des véhicules anciens en Suisse comme cela existe déjà en France depuis 2 ans. Cette journée se déroulerait le dernier week-end d'avril. Il y a aussi 3 nouveaux clubs qui ont adhéré à la SHVF et 2 qui en ont démissionné. Comme quoi les années se suivent mais ne se ressemblent pas. En espérant que ce résumé vous ait apporté quelques informations, car vous êtes concernés comme propriétaires de véhicules anciens et aussi en tant que membres du RSAR club adhérent à la SHVF.

Votre président.  
Patrizio Pieren

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

5. – 8.5.2018  
AU MANS, DÉPARTEMENT  
DE LA SARTHE

Cette année le meeting Montreal nous a emmené dans le département de la Sarthe où nous étions attendus chez NSA, concession représentante des marques du groupe FCA au Mans pour 10h30 où était prévu un brunch de bienvenue.

Nous sommes reçus par Monsieur Stéphane Cabaret, responsable des ventes qui nous fait visiter la concession où trônent une Alfa Romeo 4C, une Giulia et un Stelvio. Cela commence très bien.

Le brunch terminé nous nous sommes dirigés au Brit'Hôtel à Arnage vers 13h30 pour l'attribution des chambres pour notre séjour dans la région du Mans. Le programme de ce samedi après-midi débute à 14h30 et nous emmène au château de Courtanvaux en empruntant une partie de l'ancien tracé du grand prix de 1906 de l'Automobile Club de France.

Notre organisateur pour ce meeting est Olivier Ferchat, personnage bien connu dans la région ainsi que son épouse Lydie.

## Château de Courtanvaux

A 14h30 départ pour la visite du château de Courtanvaux où nous avons eu pour guide le jardinier, quelque peu exotique mais très sympathique et qui nous guida



2 Beautés « modernes » du show room de la concession « NSA » du Mans. L'Alfa Romeo 4C ainsi que la Giulia 510 CV

Les Montreal participantes devant le bâtiment NSA



# FRANCOPHONE ROMEO MONTREAL

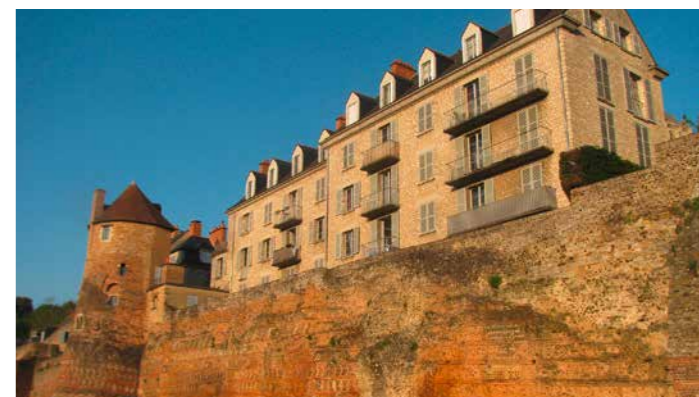
dans ce magnifique Château avec des explications très personnelles de l'histoire de celui-ci. Comme tous les châteaux ont leur histoire, celui-ci aussi a la sienne mais je ne m'attarderai pas sur celle-ci.

## Le vieux Mans « Cité Plantagenêt »

Une fois la visite du Château de Courtanvaux terminée nous partons pour le Mans et plus précisément pour le vieux Mans « Cité Plantagenêt » où le meeting Alfa Romeo Montreal a été associé au patrimoine légende à l'occasion de notre passage.

Différents groupes ont été composés, et à chaque groupe son guide. Lors de la visite du vieux Mans nous nous sommes baladés et avons pu découvrir certaines particularités de cette vieille ville fortifiée.

Les fortifications de cette ville furent construites par les romains sous Dioclétien entre 270 et 310 de notre ère pour résister aux invasions barbares. Elles mesurent 1'300 mètres, l'épaisseur de leurs bases pouvant atteindre 4 mètres par endroits et comprenant aussi 26 tours fortifiées. La Cathédrale de Saint Julien fut construite entre le 11<sup>e</sup> et le 15<sup>e</sup> siècle, et est l'une des plus vastes de France. Ces premiers éléments furent construits par l'évêque Vulgrain en 1060.



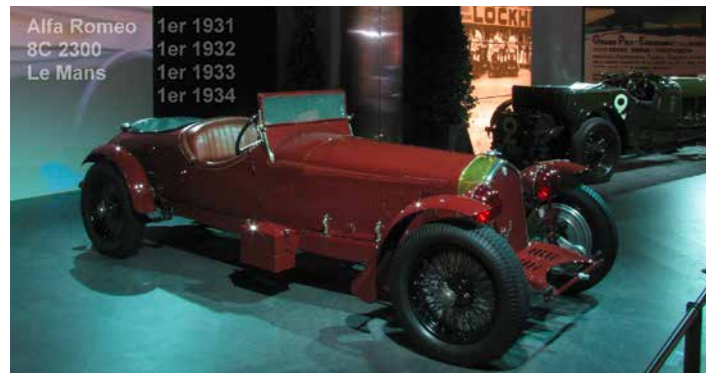
Fortifications romaines... Colossales



Cathédrale de Saint Julien

Le château de Courtanvaux





Alfa Romeo : 4 victoires au palmarès des 24 Heures

Hildebert de Lavardin ainsi que le moine-architecte Jean de Vendôme ont participé à sa construction. Suite à 2 incendies presque successifs, certaines parties ont du être reconstruites. Après une visite guidée de 2 heures de la cité du vieux Mans, un apéritif nous a été offert dans une cave typique de la région pour ensuite nous diriger vers notre hôtel où nous attendait notre repas du soir. Pour le dimanche matin 10h00, 2<sup>e</sup> jour de notre meeting francophone Montreal, nous avons rendez-vous pour nous joindre à une rencontre de véhicules d'époque qui a lieu tous les premiers dimanches de chaque mois, où nous avons pu voir quelques jolis modèles. Après cette sympathique rencontre, nous partons pour notre repas de midi à Saint Ceneri le Gerei dans les Alpes Mancelles. Un repas où la qualité et la quantité y étaient. Rien à ajouter si ce n'est : bon appétit les Montrealistes.



Une partie du groupe impatient de manger...

**Le musée des 24 Heures du Mans**  
Après le repas nous partons pour notre visite du dimanche après-midi, qui n'est autre que le musée des 24 Heures du Mans. Magnifique, un vrai voyage dans le temps. Une visite très instructive qui regroupe grâce à notre guide, anecdotes et histoires de cette fabuleuse course à travers le temps que sont les 24 heures du Mans. Il faut savoir que quand les anglais ont eu vent de cette course ils s'y sont tout de suite intéressés, car en Angleterre la législation n'autorisait pas les courses de nuit. La visite du musée terminée, nous repartons pour l'hôtel où aura lieu le repas aux environs de 19h30.

**Une gare d'un autre temps à Beillé**  
Le lundi 7 Mai, notre 3<sup>e</sup> jour de rassemblement, le programme nous emmène à Beillé pour la visite d'une

Étendue géographique des 24 Heures du Mans dans la Sarthe



Notre moyen de locomotion avec son moteur et sa boîte de vitesses. Eh oui, une boîte de vitesses à 4 rapports



Musée de la musique mécanique, détails d'un automate dont les personnages bougent au rythme de la musique



gare d'un autre temps où officie un groupe de bénévoles qui « retape » de vieilles locomotives, de vieux wagons et tout ce qui touche au chemin de fer. Tout en suivant notre narrateur du moment, nous montons dans un petit train bleu pour une agréable ballade qui nous emmène jusqu'au Chalet du Lac où nous prendrons notre repas. Avant de reprendre notre train nous allons visiter l'Abbaye de Tuffé qui se trouve à environ 15 minutes à pied.

**Le musée de la musique mécanique**  
Suite à cela, nous repartons à Beillé où nous retrouvons nos chers purs sangs pour nous rendre à Dollon pour visiter le musée de la musique mécanique. Musée où nous avons pu écouter la musique de nos 18 ans dans un vieux juke-box. Nous y découvrons quelques merveilles d'ingéniosité.

Reproduction de faits de courses des 24 Heures du Mans en maquette



Ford GT 40, modèle mythique, une parmi tant d'autre



Les initiateurs et les grands noms qui ont fait la légende tels que Nuvolari, Chinetti, les frères Rodriguez, et un certain Enzo Ferrari pour ne citer qu'eux







Maquette de la Montreal à l'état brut

Fin de la visite et retour à l'hôtel pour l'apéritif et le repas de gala. « On commence à connaître le chemin. » La soirée a été très conviviale et nous avons même reçu de petits présents : la maquette de la Montreal à l'état brut et la plaque rallye gravée.

### Le circuit des 24 Heures du Mans

Pour notre dernier jour, c'est-à-dire le mardi 8 mai, nous partons pour une visite limitée du circuit des 24 Heures du Mans. Mais c'est mieux que rien. J'aurais espéré que l'on puisse tourner sur le circuit, mon insistance auprès de notre guide n'a rien changé. Ne dit-on pas que l'espoir fait vivre.

Grande discussion avec l'organisateur. Qui sait, peut-être une future sortie du RSAR au Mans ?



Les Montrealistes quasiment au complet



L'accès à cette salle durant la course des 24 Heures du Mans est quasiment impossible d'accès, sauf bien entendu le personnel strict possédant un pass. C'est ici en temps réel qu'il peut être décidé d'interrompre la course ou pas.

Les personnes travaillant dans cette salle ont chacune un travail bien précis, et de plus elles ne communiquent pas entre elles de manière à rester concentrées sur leurs secteurs de responsabilités. Pendant la course on pourrait presque entendre les mouches voler.

Notre visite ainsi que notre 7<sup>e</sup> Rassemblement Francophone Montreal touchant à sa fin, je voudrais remercier son organisateur en la personne d'Olivier Ferchat.

Entrée du circuit



Passage très connu du circuit.

Et voilà, tout le monde se quitte pour reprendre le chemin de la maison et se donne rendez-vous l'année prochaine pour le 8<sup>e</sup> Rassemblement Francophone Alfa Romeo Montreal. Vivement 2019.

Pour la précision, Dolores et moi même avons fait 2'230 km au total en participant à ce rassemblement. « Un rêve » avec une telle voiture. Quand on aime on ne compte pas. N'est-ce pas ?

Patrizio Pieren



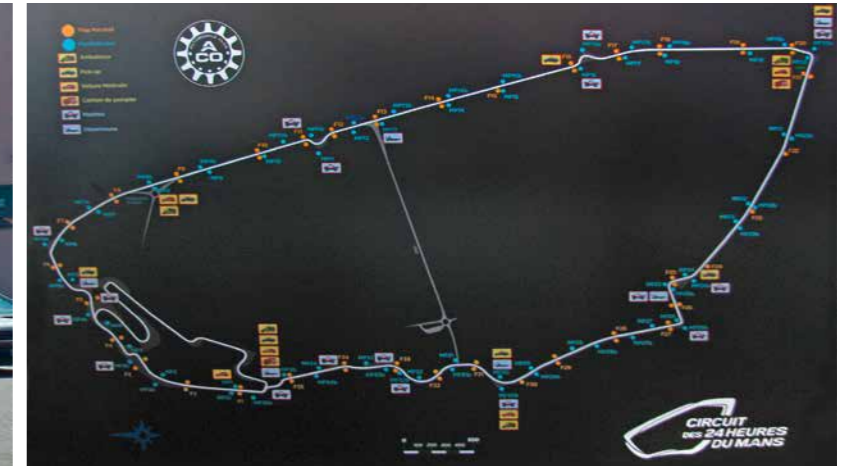
Notre guide très sympathique avec un sens de l'humour très plaisant

Texte : Patrizio Pieren

Photos : Dolores et Patrizio Pieren

Yann Le Prado et Philippe Cauche

Chaque point bleu sur cet écran de contrôle indique un Marshall, et le point orange un feu de Marshall. Les autres symboles correspondent aux moyens d'évacuation pendant la course.



Salle de contrôle des 24 Heures du Mans



JOURNÉE TECHNIQUE  
DU 13 OCTOBRE 2018  
GARAGE AUTODELTA  
À LA CHAUX-DE-FONDS  
PHOTOS: DOLORES ET  
AURELIA PIEREN  
TEXTE: PATRIZIO PIEREN

# L'ARBRE À CAMES



Explications sur les différentes mesures à faire au tour sur l'arbre à cames

Pour changer des années passées, un splendide soleil était au rendez-vous pour l'arrivée des participants de cette journée technique à la Chaux-de-Fonds au garage Autodelta.

12 membres se sont excusés de ne pouvoir participer à la journée technique. Les participants inscrits étaient au nombre de 26, magnifique. Au final 2 inscrits étaient malades et 2 autres ont eu un imprévu de dernière minute, mais 22 personnes ont quand même répondu présent. Cela démontre bien l'attachement de nos membres à la journée technique. L'important c'est qu'en repartant, tous comprennent un peu plus le fonctionnement de leurs Alfa Romeo. La technique commencerait-elle à intéresser de plus en plus de membres ?

Pour la petite histoire, nous avons eu l'honneur d'accueillir cette année un ami norvégien qui accompagnait Miklos, notre chargé des affaires extérieures, et qui s'est étonné de voir un tour aussi propre. Alors Miklos lui a dit : Ici tu es en Suisse !

Cette fois la journée technique du RSAR a définitivement passé nos frontières, bien que de nombreux français y aient déjà participé. Ceci dit, les cafés croissants étaient prêts, ainsi que l'apéritif qui suit le thème technique, tout ceci servi par Dolores mon épouse adorée et ma fille.

Une fois pris le café, croissant, un fascicule a été remis à chaque participant, fascicule qui accompagne mes explications durant l'heure et demi que dure la partie technique.

En introduction, j'explique la fonction de l'arbre à cames dans le moteur. Celui-ci commande les temps en degrés ainsi que la levée des soupapes en millimètres pour l'ouverture et la fermeture des soupapes d'admission et d'échappement.

Il existe différentes conceptions de moteur. A savoir les principaux types de moteurs sont à arbres à cames latéral et arbres à cames en têtes.

D'autres types existent aussi, tel que la commande desmodromique qui consiste à commander l'ouverture et la fermeture des soupapes, alors que sur les 2 types cités plus haut, la fermeture des soupapes se fait par les ressorts de soupapes qui rappellent la soupape pour la fermeture. Mais revenons à nos Alfa Romeo.

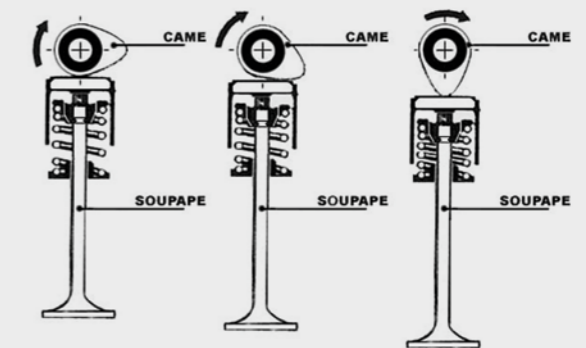
Que permet l'arbre à cames en ouvrant la soupape et ensuite le ou les ressorts rappelant celle-ci pour sa fermeture ? Et bien cela permet au mélange air-essence en proportion de 1/15 de remplir le cylindre et de permettre ensuite à la bougie d'allumage d'enflammer ledit mélange par l'intermédiaire d'une étincelle en fin de compression. Ce qui crée une explosion et renvoie ainsi violemment le piston vers le bas. Ce cycle se répète autant de fois qu'il y a de cylindres.

Pour l'explication, nos moteurs Alfa Romeo sont des moteurs à 4 temps. Il existe aussi d'autres types de moteurs et le plus connu est le moteur à 2 temps, qui lui ne possède pas de soupapes, mais des lumières qui sont des ouvertures dans le cylindre qui sont tour à tour ouvertes et fermées par le piston. Nous pouvons donc dire que dans ce cas, c'est le piston lors de sa course de montée et descente, qui remplace toutes les pièces en mouvement dans un moteur à 4 temps, sauf le piston. Les pièces en question sont, à commencer par l'arbre à cames, le poussoir, le ou les ressorts de soupapes et la soupape. Au final, le moteur 2 temps permet une montée en régime beaucoup plus importante que le moteur 4 temps et pour cause, toutes les pièces citées ci-dessus sont autant de frottement qui crée de la chaleur, et comme tout le monde le sait les frottements et la chaleur sont les 2 pires ennemis des performances d'un moteur.

Doubles arbres à cames en tête pour soupapes en tête Alfa Romeo type 105



Ci-dessous nous voyons la came qui commande l'ouverture d'une soupape par l'intermédiaire d'un poussoir depuis son angle d'attaque, à gauche, jusqu'à son ouverture maximale ci-dessous :



Pour continuer dans le domaine des frottements, les moteurs 4 temps, pour les meilleurs, ont pu bénéficier d'améliorations techniques car, avant les arbres à cames en têtes et soupapes en têtes, les moteurs étaient à arbre à cames latéral et soupapes latérales, ce qui pénalisait la montée en régime et limitait le régime maximum du moteur.

Concernant ces améliorations techniques, le but était de réduire les frottements et par conséquent la chaleur. En passant de l'arbre à cames latéral et soupapes latérales ou en tête, à l'arbre à cames en tête et soupapes en têtes, ce sont une série de pièces en mouvement qui ont disparues telles que les culbuteurs, les axes de culbuteurs et les tiges de culbuteurs. En supprimant ces pièces, on peut donc dire que le même moteur gagnerait en montée de régime, en régime maximum et en puissance sans autre modification, car moins de dispersion d'énergie en frottement et en chaleur.

Les photos ci-dessous vous montrent les différences entre ces deux types de conceptions très différentes.

Moteur avec arbre à cames latéral et soupapes en tête avec axe de culbuteurs, culbuteurs et tiges de poussoirs



Sur la photo de gauche on voit bien, les tiges, les culbuteurs, l'axe des culbuteurs et le bossage sur le bloc cylindre qui permet le passage de l'arbre à cames latéral,

Culasse Alfa Romeo à double arbres à cames en tête et double allumage type 105



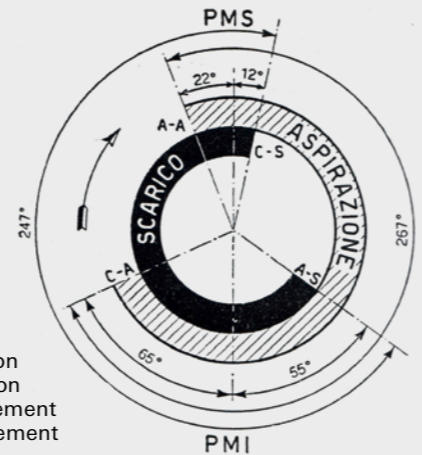
et sur la photo de droite la came qui attaque directement le poussoir de la soupape.

Pour ce qui est des performances, c'est aussi l'arbre à cames qui permet de les améliorer.

En changeant la forme de la came et donc en modifiant le temps d'ouverture et la levée de la soupape on agit directement sur le remplissage du cylindre.

En voulant donner une explication simple, plus le remplissage du cylindre est important, et plus l'on obtiendra des meilleures performances du moteur. Parlons maintenant de ce fameux remplissage des cylindres du moteur à quatre temps qui est matérialisé par le diagramme ci-contre :

Diagramme circulaire de la distribution



Pourquoi 4 temps ? Eh bien parce qu'il faut 4 temps bien distincts et 2 tours moteur, donc 720° pour accomplir un cycle complet d'admission et d'échappement.

Le premier cycle est celui de l'admission, suivi par la compression- explosion. Puis suivent ceux de la détente où le piston est repoussé violemment vers le bas par l'explosion du mélange air- essence et finalement l'échappement qui est le dernier temps en question et qui permet d'expulser hors du cylindre les gaz brûlés.

Le moteur pourra répéter ce processus indéfiniment, bien entendu tant qu'il y aura de l'essence, car l'air est aspiré par la dépression du piston qu'il crée lors de sa descente.

Concernant l'amélioration des performances du moteur, voici 2 arbres à cames qui possèdent une taille différente :

Celui de droite est l'arbre à cames d'origine du moteur Alfa Romeo 4 cylindres, et l'autre un arbre à cames où la taille de la came permet un temps d'ouverture et une levée beaucoup plus importante, et par conséquent, permet d'améliorer considérablement les performances du moteur.



Toujours dans le chapitre des performances, l'un des points importants est le calage des arbres à cames par rapport au vilebrequin.

Voici ci-dessous une photo vous montrant les outils nécessaires de base pour le calage des arbres à cames.  
1 Disque gradué, le plus grand possible, car plus le disque est grand et plus on est précis, ainsi que 2 comparateurs :



Le calage des arbres à cames doit être très très précis. Pour caler les arbres à cames, nous avons besoin des angles d'avance ouverture et retard fermeture admission et ainsi que du retard fermeture et avance ouverture échappement comme illustré par le diagramme précédent.

Comme vous l'aurez compris, quand il y a frottement, il y a par conséquent usure mécanique.

Il est donc nécessaire de pouvoir mesurer cette usure, que ce soit pour l'arbre à cames latéral, que pour l'arbre à cames en tête.

La photo à droite vous montre comment mesurer l'usure de l'arbre à cames :



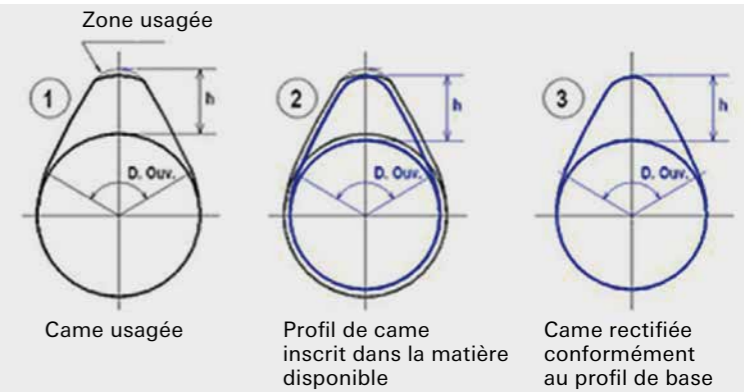
Comme vous le voyez, l'arbre à cames est monté avec un disque gradué et un comparateur.

Le disque gradué va nous servir à mesurer le temps d'ouverture et de fermeture de la came.

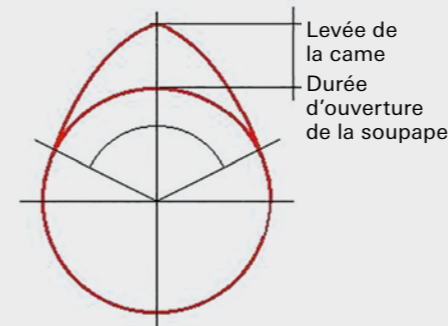
Le comparateur, quant à lui, va mesurer la levée de la came et nous indiquer ainsi si la ou les cames sont usées. Si une ou plusieurs cames devaient être usées, il y a toujours la possibilité de faire retailler l'arbre à cames d'origine. Avec un arbre à cames d'origine, il y a aussi la possibilité de faire retailler les cames afin d'obtenir de meilleures performances du moteur.

Les deux schémas suivants vous montrent le retaillage d'une came usée et l'autre comment retailler la came pour obtenir des temps d'ouvertures et de fermetures des soupapes d'admission et d'échappement pour un meilleur rendement du moteur.

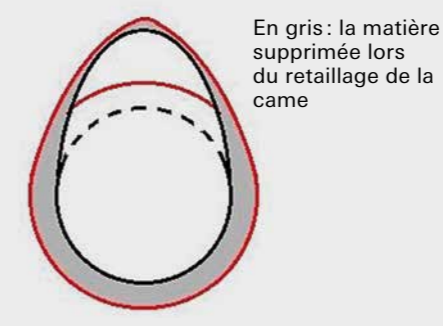
Bien entendu, le montage seul d'arbres à cames « plus performants » n'apportera pas le rendement escompté sans toute une série de mesures qui accompagnent le montage de tels arbres à cames. Mais ceci est une autre histoire.



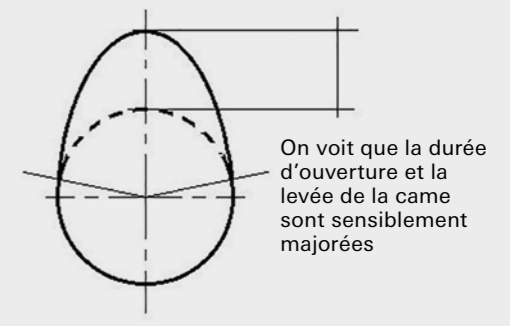
Profil d'une came standard



Détail du retaillage de la came



Profil d'une came sportive





A gauche, l'ami norvégien de Miklos, très attentif



Question à Patrizio sur une soupape



Les participants charmé par l'air joué par le président, avec un arbre à cames!

Durant mes explications ainsi qu'à la fin, une multitude de questions m'ont été posées, ce qui démontre bien l'intérêt de cette journée technique aux yeux des membres du RSAR. Comme je le constate depuis maintenant un certains nombres d'années, il y a toujours autant d'inscrits et pas toujours les mêmes ce qui est très positif, ainsi il y a une continuité au sein des membres du RSAR.

La partie technique étant terminée, Je convie les membres à se diriger vers l'apéritif où les attendent mon épouse Dolores ainsi que ma fille Aurelia.

Quelques consignes avant l'apéritif



Les femmes, les premières à l'apéro? Eh oui.



Magnifique tablée, repas très convivial et sympathique, tous les participants ont passé une très belle journée technique.

Pour cette journée technique du RSAR du 13 octobre 2018, je fais mes plus sincères remerciements à tous les participants qui ont rendu cette sortie très sympathique, conviviale et interactive avec leurs diverses questions et interventions. Sur ces impressions positives j'incite les membres à s'inscrire pour 2019, même si le thème n'a pas encore été décidé. J'espère que vous serez tout aussi nombreux.

Mes plus sincères salutations Alfistes et à l'année prochaine.  
Patrizio Pieren

Bon appétit à vous tous, ALFISTI



Après un bon repas, quoi de mieux qu'un bon café et un Limoncello



PASSIONE  
*Alfa Romeo*

# HINWIL: ALFA'S LAND

TEXTE ET PHOTOS: ANTOINE KOHLER

ALFISTI DA SEMPRE  
**22.09.2018**  
HINWIL - ZURICH

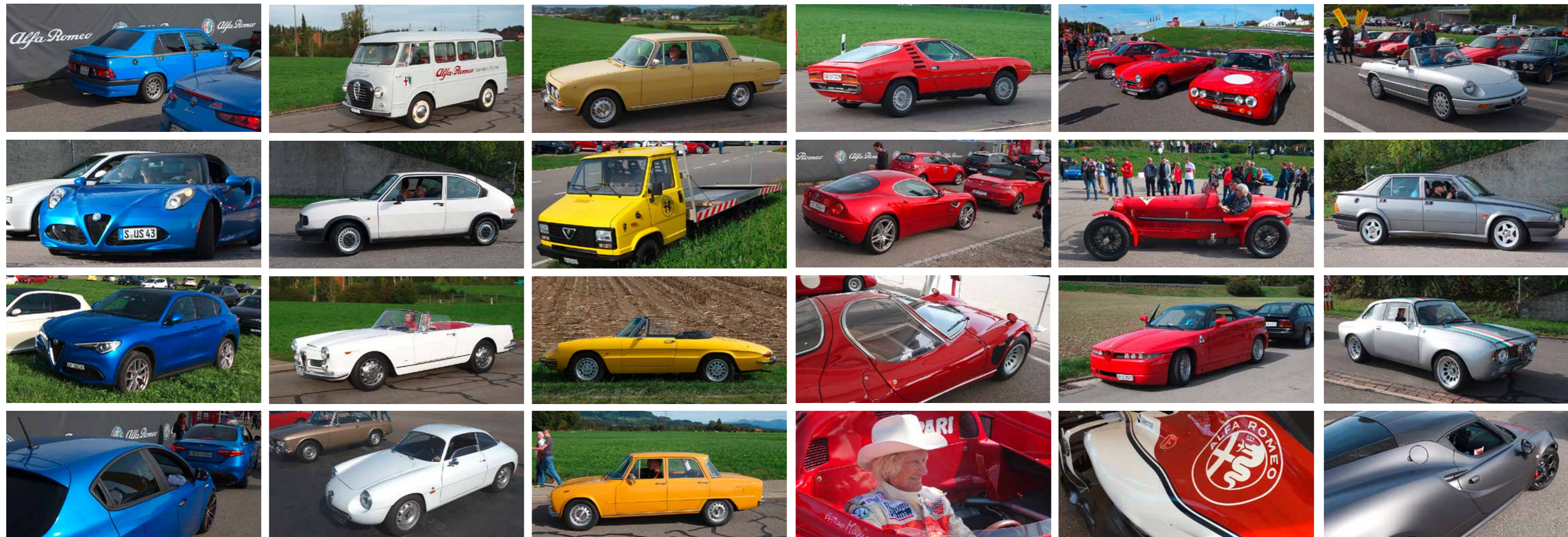
Le plus grand rassemblement Alfa Romeo en Suisse a rencontré un plein succès lors de l'avant-dernier week-end de septembre. L'organisateur, Spalluto Comunicazione avait réservé le centre TCS de Bestholz, situé à 25 kilomètres à l'est de Zürich. Dès l'aube, le dispositif est en place pour accueillir les 400 Alfa inscrites, soit environ 300 de la gamme actuelle et un bonne centaine d'anciennes. En parcourant l'exposition, quasiment tous les modèles

sont présents, excepté la série « 1900 ». Les animations ont attirés 4000 participants toujours fascinés par le stand Sauber F1 venu en voisin, ou par l'exposition temporaire montée par le Museo Storico. Grand succès pour Arturo Merzario et sa démonstration de la 33 TT 12. Le trèfle poussait aussi dans les prés environnants garnis de belles Alfa. Une journée particulière, pour une marque exceptionnelle!

L'exposition temporaire montée par le Museo Storico Alfa Romeo



Le « Sauber F1 Team » a participé au plus grand rassemblement d'Alfa Romeo en Suisse



# MODELISME

Une rubrique pour vous faire connaître les miniatures de notre marque préférée. Les techniques de production permettent un rendu très réaliste.



**6 C 2500 SS CORSA 1939**  
MINICHAMP Ech.: 1:18  
Photo collection Antoine Kohler



**GIULIETTA SZ 1960**  
TECNOMODEL Ech.: 1:18  
Jean Rolland, Tour de Corse 1962  
N°34 de 60 ex.  
Photo collection Antoine Kohler



**GIULIETTA BERLINA 1957**  
Ech.: 1:43  
Modifications A. Kohler  
N°1 de 1ex.  
Double vie pour cette berline Giulietta : la semaine elle fait le taxi à Lausanne, le dimanche les courses de côtes ! Edmond Weigel, son propriétaire voulant éviter 1 budget supplémentaire pour une voiture de course, trouva ce compromis.  
En 1960, aux «couleurs» officielles des taxis lausannois, noir et blanc, l'Alfa est au départ de la course de côte Ollon-Villars N°139, et termine 5° de sa catégorie.  
Visionnaire la Giulietta VD 267 ? Certainement oui, 38 ans d'avance sur la série cinématographique « TAXI » !  
Photo collection Antoine Kohler



**ALFA ROMEO 33.3**  
TECNOMODEL LE MANS 1970  
Ech.: 1:18  
N°36 Courage/de Adamich  
N°37 Hezemans/Gregory  
N° 38 Zeccoli/Facetti  
Photo collection Yves Badan



**ALFA ROMEO 33.2 Le Mans**  
SPARK, Ech.: 1:18  
1968 N° 39 Giunti/Galli  
Photo collection Yves Badan



**ALFA ROMEO 8C 2300 Le Mans**  
SPARK, Ech.: 1:18  
Le Mans, 1932 N° 8  
Victoire avec Chinetti/Sommer  
Photo collection Yves Badan

# MONTREUX GRAND-PRIX

13-16 SEPTEMBRE 2018  
TEXTE ET PHOTOS :  
ANTOINE KOHLER



Ci-dessus: Alfa Romeo 2000 Sportiva 2 ex.

Il y eût un jour, en 1934, un homme venu de Biella qui écrivit une très belle page d'histoire à Montreux. Si marquante que les habitants de cette ville, accueillent depuis 1977 une manifestation commémorative. En effet, il y a 84 ans Carlos Felice Trossi avait gagné le Grand-Prix de Montreux au volant d'une Alfa Romeo Tipo B de la Scuderia Ferrari. Grâce aux excellents contacts établis avec les collectionneurs et le Museo Storico Alfa Romeo, Montreux devient le temps d'un long week-end le grand rendez-vous des purs sang italiens. Voir et entendre une Tipo B en action, c'est chaque fois un plaisir renouvelé, à ne pas manquer, car sur une année il y a 3 ou 4 démonstrations au monde!

En jaune, Giulietta «Goccia», ancienne SVZ, recarrossée par Michelotti, 1 ex.  
En rouge, 1750 GTC, 1 ex.?



En rouge: Giulietta SZ Coda Tronca Zagato 44 ex.

Cette année, c'est de nouveau l'organisation Rallye Story qui a composé le programme, comprenant 2 excursions, l'une à Gstaad, l'autre en Savoie. Le dimanche est réservé à un autre souvenir, la



course de côte Glion-Caux qui a eu lieu en 1924, avec la victoire de Campari sur une Alfa Romeo RL TF.

Le climat de Montreux semble très bien convenir aux milanaises, et dès jeudi une visite au marché couvert s'impose, car il y a là des Alfa exclusives. Commençons par cette 1750 GTC de 1932, une des dernières créations de la carrosserie Cesare Sala à Milan (1901-1933).

Unique au monde aussi, d'un seul regard on peut comparer les 4 Giulietta prototypes du milieu des années 50, exposées par Gérard Bugnon.

Axel Marx est venu du Tessin avec sa dernière acquisition, la sublime 2000 Sportiva Coupé Bertone, et un immaculé coupé

1900 Touring série 4. Encore trois sportives des années 60 sont en place: la 33 2.0L. ex-Jean Guichet, une GTA présentées par David Bugnon, et une très profilée SZ

Coda Tronca sortie du Musée d'Arese. Un week-end de rêves que l'on n'oubliera pas! D'ailleurs Montreux ne pourrait-il pas devenir le grand rendez-vous des Italiennes, à l'image de ce que Morges a fait pour les voitures anglaises?

# LE NOËL DU RSAR



Pour la deuxième année consécutive, le Comité, emmené par Marc Beuchat, a organisé cette soirée dans une ambiance digne de Las Vegas et le moins que l'on puisse dire est que cela a été une réussite parfaite.

Déjà, lors de l'apéritif, Patrick Waltrick, un magicien de haut vol a passé de table en table pour nous étonner et faire disparaître des cartes et les refaire apparaître sans que l'on sache comment, où? Absolument ébouriffant. Le ton était donné.

A l'heure du repas, les quarante et un participants qui ont eu la chance d'être là ont pu apprécier d'une part la décoration des tables, avec pour chacun d'entre eux, un très joli petit pot de confiture armé d'un petit couteau signé «Registre Suisse Alfa Romeo» et d'autre part un spectacle digne du «Cesar Palace» et un magnifique menu vaudois très goûteux.

En alternance, entre les différents mets, tantôt le magicien, tantôt Elvis Presley *himself* animèrent cette magnifique soirée.

Olivier Cozzi nous a rappelé, pour la plupart, nos belles années où le «King» nous faisait danser des rocks endiablés et nous rêvions déjà de ramener nos belles dans des «Giulia», des «duetto» et puis la magie, le mentalisme et surtout avec beaucoup d'humour notre magicien de la soirée fit des tours de passe-passe absolument ébouriffants, où un billet de 100 CHF prêté généreusement et dangereusement par J.-F. Schwarz

déchiré partiellement, mis dans une enveloppe, qui est ensuite brûlée puis le billet est retrouvé, par hasard, quelques instants plus tard, dans un citron. Mais pour finir, le billet est retrouvé non déchiré et intact dans une autre enveloppe, J.-F. Schwarz retrouve le sourire... Vraiment hallucinant! Notre Président, ne manqua pas de remercier les personnes présentes, les animateurs exceptionnels et l'instigateur de la soirée.

Vraiment, une très belle soirée qui restera marquée dans les annales du RSAR.

Merci Marc!

SAMEDI 1.12.2018  
LA LONGERAIE/MORGES  
TEXTE: DOMINIQUE PANISSOD  
PHOTOS: PATRIZIO PIEREN





# CONTES DES MILLES ET UN MIGLIA... LES AS CHANGENT DE CAMPS

## 1940-1957 : ALFA

TEXTES/IMAGES : ANTOINE KOHLER

Rappelons brièvement que cette course mythique a eu lieu en Italie de 1927 à 1957. Les voitures partaient de Brescia, à une minute d'intervalle, pour descendre à Rome, puis remonter à Brescia, soit un parcours de 1600Km. sur les routes fermées à la circulation. Les spectateurs, massés le long du parcours et aux contrôles des cités traversées, suivent les positions des concurrents dont le N° correspond à l'heure du départ. Le 531 est donc parti à 5h31. En 1927, il fallait plus de 21 heures pour effectuer la boucle, et en 1955 le record se situe à 10 heures et une poignée de minutes.

Au tableau d'honneur des vainqueurs, figurent les marques suivantes:  
**1** victoire : OM, BMW, LANCIA.  
**2** victoires : MERCEDES  
**8** victoires : FERRARI  
**11** victoires : ALFA ROMEO

En 1979, la société Edita SA à Lausanne publiait, en français, un livre paru aux éditions De Agostini intitulé « La Storia della Mille Miglia ». Tout l'intérêt de cet ouvrage réside dans le fait que son auteur, le conte Giovanni

Lurani fût un acteur important qui à vécu cette époque. Endossant plusieurs rôles, en tant que pilote, technicien, journaliste, il a toujours su témoigner sur sa vision de la course vécue, en Alfa Romeo, MG ou Porsche. Ce livre est en bonne place dans ma bibliothèque et c'est chaque fois un plaisir de le relire. Il m'a servi de fil rouge pour organiser les pages suivantes. Toutes les photos ont été prises à travers l'objectif de mon Sony RX 100, durant les mois de mai 2017 et 2018.

Certes les grandes marques et les champions internationaux ont forgé la réputation de cette épreuve sportive, mais aussi les modestes mécaniciens de Padoue ou de Crémone qui ont sacrifié une part importante de leur budget annuel pour courir avec leur Fiat 1100 améliorée. Cet événement fait partie du patrimoine immatériel de l'Italie et fait vibrer, le temps d'une semaine toute une population enthousiaste et respectueuse. Chaque année, c'est le grand rendez-vous commémoratif des Mille Miglia à Brescia. Toute la ville est mobilisée pour recevoir

les 467 équipages sélectionnés en provenance de 26 pays. Les commerçants préparent de somptueuses vitrines sur ce thème, et les écoles enfantines obtiennent un jour en plein air pour le cours d'histoire. Les migrants africains aussi sont intégrés aux services des parcs et de la circulation, alors que la fanfare et le couvent vivent l'événement dans la joie et l'allégresse... Viva Italia!

Antoine Kohler

**Suite de la première partie de l'histoire d'Alfa Romeo aux 1000 MIGLIA, parue dans le Bulletin N° 40 en 2017.**

Au milieu des années 30, les mouvements nationalistes montent en puissance et interviennent dans les disciplines sportives pour en faire un outil de propagande. A Berlin, Mercedes et Audi sont en première ligne, en Italie, Alfa Romeo et son prestigieux ingénieur Vittorio Jano seront finalement débordés par l'offensive allemande. En décembre 1937, Jano quitte Alfa Romeo et retourne à Turin, aux cotés de

Gianni Lancia qui vient de perdre son père, Vincenzo. En 1939, c'est Enzo Ferrari, en contradiction avec les responsables d'Alfa Romeo, qui démissionne pour construire sa première voiture : la 815. Avec lui, il emmène Luigi Bazzi le motoriste, auteur de la fameuse Alfa Bi-motore, et engage Colombo, père des Alfetta 158. Enzo Ferrari s'est bien documenté sur les moteurs V12 de cette période. Comme il le relate dans ses souvenirs, le V12 Packard l'a impressionné. Mais aussi assurément le V12 Delage qu'il a vu et entendu au Grand-Prix d'Europe, en 1924 à Lyon, lorsqu'il préparait les Alfa Romeo P2 victorieuses de cette course. Puis en 1936, il y a eu le magnifique V12 4 act. Alfa de Jano, triomphant avec Nuvolari à New-York et à Budapest avec l'Alfa Romeo Tipo 12C de...la Scuderia Ferrari. Fort de sa conviction, il commence à écrire les premières pages de la fabuleuse histoire du V12 Ferrari. Sur la planche à dessins de Colombo, ancien disciple de Jano, naît un V12 à 60° avec 1 act., cylindrée de 2.0L. C'est ce moteur qui va rapidement s'imposer en compétition et dicter sa loi sur cette

deuxième partie de l'histoire de 1000 Miglia.

Suite à quelques déboires mécaniques sur ses Alfa Romeo, Tazio Nuvolari change de camp, pour piloter l'Audi V16 à moteur central. Cette arme redoutable lui permet de s'imposer au Grand-Prix à Monza le 11 septembre 1938. Il reviendra en Italie après la guerre pour participer à l'éclosion d'une nouvelle marque : Cisitalia. A Milan, l'heure est à la restructuration, Rome et l'IRI donnent le ton pour la reprise de l'après guerre : l'ère des bolides de course et des automobiles prestigieuses est terminée, place aux voitures de séries, et la mise en place d'un complexe industriel rentable est exigée..

On attend un miracle à Milan ...et il aura lieu avec l'arrivée de l'ingénieur Orazio Satta Puliga , véritable demiurge motoriste, qui va écrire un chapitre fondamental de l'histoire de la marque. Avec une nouvelle équipe formant le département des recherches et comptant environ 300 personnes ,ils vont, dans les usines du Portello, relever plusieurs défis :

Mener à terme 2 projets de voitures « populaires », et ... retourner en compétition en faisant évoluer la base de la monoplace Alfetta. Cette excellente stratégie va couronner les deux premiers pilotes Champions du Monde : Farina et Fangio. C'est dans ce contexte historique que Alfa Romeo va participer aux 1000 Miglia en utilisant du matériel d'avant guerre, qui s'est montré très compétitif mais qui finalement fût desservi par une organisation et une stratégie insuffisante. Malgré de très belles 2èmes places, il n'y aura jamais de 12ème victoire Alfa Romeo. Dès 1954, les nouvelles générations des Alfa type 1900 et Giulietta vont s'illustrer en remportant des victoires de catégories.

A découvrir sur ces 10 pages, les dernières années d'existence de la plus belle course du monde, qui fût aussi un banc d'essai impitoyable pour les constructeurs et, pour les pilotes, un perpétuel défi à relever.



# 1940 REQUIEM POUR UNE COURSE: LE PETIT CIRCUIT BRESCIA-MANTOUE-CREMONE



Ci-dessus les deux Alfa Romeo Spider 2500 SS de Farina-Mambelli et Biondetti-Stefani qui se classent 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup>. Le poids excessif expliquera ce classement complété par la 7<sup>e</sup> place de Pintacuda-Sanesi, puis Trossi-Lucchi obtiennent une 8<sup>e</sup> place sur le coupé 2500 SS vu au Mans l'année précédente. Au départ, on note la présence d'une autre 2500 SS Spider Touring, avec une ligne ponton et sous le capot une nouveauté expérimentale: l'injection d'essence issue de l'aviation, signée Caproni. Conduite par l'équipage Chiodi-Zorzi, elle finira au 24<sup>e</sup> rang. Puis ci-dessous au 35<sup>e</sup> rang on retrouve le spider 2300 B, qui ne renouvellera pas sa 9<sup>e</sup> place de 1938.



En 1938, le gouvernement décrète l'interdiction de la course! Les organisateurs craignent la concurrence de Monza et obtiennent une autorisation pour un circuit triangulaire reliant Brescia-Mantoue et Crémone. Cette solution se révélera salutaire pour le redémarrage en 1947, avec de vraies 1000 Miglia...



Omniprésente dans cette compétition, La Carrozzeria Touring est réputée pour ses réalisations en aluminium. La collaboration avec Alfa Romeo dure depuis 1928, et deux nouveaux clients apparaissent: Auto Avio Costruzioni et BMW. Ci-dessus, la 815, qui est en fait la première Ferrari d'Enzo, qui ne peut porter son nom, suite à la rupture du contrat qui le liait avec Alfa Romeo. Bilan: 2 voitures engagées, 2 abandons. Ci-dessous la voiture gagnante, BMW Coupé Touring, pilotée par Huschke Von Hanstein, qui deviendra plus tard pilote officiel puis directeur sportif chez Porsche. BMW complète son palmarès avec la 3<sup>e</sup> place obtenue par le spider de Brudes-Roese.



# 1947 NUVOLARI - CISITALIA: DOUCHÉ ET ACHARNÉ BIONDETTI - ALFA ROMEO: ABRITÉ ET PREMIER

## 1000 MIGLIA, 14<sup>e</sup> EDITION

Cette année, l'événement est placé sous le signe de la reprise d'après guerre dans un paysage dévasté: routes coupées, industries anéanties. Les organisateurs de Brescia ont su communiquer leur enthousiasme aux nouvelles autorités, aux fournisseurs d'essence et de pneumatiques, attirant les inscriptions des concurrents exclusivement italiens. Le parcours a été retracé et passe, cette fois seulement, par Turin et Milan, totalisant 1823 Km. Autre particularité de ce millésime, les compresseurs ne sont pas admis. Ferrari présentait sa nouvelle 125S V12 de 1,5 l. alors que Maserati alignait sa A6 GCS, toutes deux durent abandonner.

## CISITALIA

Petite firme turinoise née en 1939 à Turin avec pour but la production de voitures de courses de modestes cylindrées. Piero Dusio, le fondateur s'entoure de Dante Giacosa pour la mécanique, et pour le dessin de la carrosserie il fait appel à Giovanni Savonuzzi. Cette équipe va démontrer qu'une voiture de 60cv., légère, avec un profilage très soigné peut viser la plus haute marche du podium. Après 714,5 km. soit Brescia-Rome, Nuvolari creuse un écart de 7 minutes sur l'Alfa 2900 130 cv. de Biondetti! Le coupé Cisitalia de Bernabei se montrera plus rapide que l'Alfa sur un Turin-Brescia: 6 minutes d'écart à une moyenne de 153 km/h.!



## TAZIO NUVOLARI (1892-1953)

Nivola, c'est son surnom, idole d'une Italie passionnée de sports motorisés, il saura, sa vie durant rester l'homme des miracles, le sportif qui repousse toutes les limites... Lui, qui a découvert le dérapage contrôlé. Lui, qui a gagné 2 fois les 1000 Miglia. Lui, qui a remporté les 24Heures du Mans. Lui, qui a surpris avec ses victoires emblématiques en Allemagne et au USA. Il est l'homme, qui au printemps 1947, se soigne dans un couvent, quelques part en Italie, ses poumons brûlés par les gaz d'échappement. Lorsque Dusio lui présente la petite Cisitalia, il décide de prendre le départ à Brescia. Il signera une de ses courses d'anthologie, en terminant 2<sup>e</sup> en repoussant encore une fois toutes les limites humaines et techniques.



Cisitalia 202 SMM

## ALFA ROMEO 2900 B N° 230. VAINQUEURS: ROMANO-BIONDETTI

Une Alfa légendaire née en 1937, chef d'œuvre de mécanique signé Vittorio Jano, et habillé par Touring. Elle gagne encore de nos jours le Best of Show du concours d'élégance du Château de Chantilly! La crème de l'automobile...



# 1948 ENZO: LE V (12) DE LA VICTOIRE ALFA ROMEO 6 C: LES DÉBOIRES

## AU PORTELLO

Alfa Romeo a préparé 2 coupés 6C 2500 Competizione habillés d'une carrosserie « maison ». Initialement l'un était prévu pour Tazio Nuvolari, mais Ferrari le fit changer pour l'une de ses voitures. Il réussit d'ailleurs une course héroïque, soldée par un abandon. Confiés finalement aux équipages Sanesi-Zanardi et Rol-Gaboardi, les 2 coupés connaissent le même sort: sortie de route. Excès de confiance et manque de stratégie sont certainement à l'origine de cet échec. Celle qui sauvera l'honneur de la marque est un spider 6C 2500 SS Carrosserie Colli de Milan. Bianchetti-Cornaggia finissent 6<sup>e</sup> à la moyenne de 107,361 Km/h. Mais les 2 coupés usine n'ont pas dit leur dernier mot...



Alfa Romeo 6C 2500 Competizione Châssis 920.002 ,Franco ROL. Révélée dans le Magazine *Géo* en 1983. Restaurée en collaboration avec le Club Alfa Romeo de France, elle sort de l'oubli en s'inscrivant au départ de Brescia en 1984.

Alfa Romeo 6C 2500 Competizione Châssis 920.002 Consalvo SANESI.

Alfa Romeo 6C 2500 SS Touring 33<sup>e</sup> place pour l'équipage Di Stefano-Pecora, sur une voiture de production standard.



## A MARANELLO

Enzo Ferrari a monté son usine d'où sort un moteur qui va asseoir la réputation de la marque: un 12 cylindre en V, 2 act. d'une cylindrée de 1,5L. puis 2,0 L. Il est l'œuvre de Gioacchino Colombo assisté par Giuseppe Busso qui rejoindra peu après Alfa Romeo de façon définitive. En 1947, la 125 S cueille ses premiers lauriers sur les circuits de Rome, Vigevano, Varese et Forli, grâce aux pilotes Cortese, Nuvolari et Sommer. C'est donc une Berlinette 166 S carrossée par Allemano de Turin, pilotée par l'expérimenté Biondetti qui va signer la première victoire de Ferrari aux 1000 Miglia. C'est le début d'une légende sans fin, les V12 Ferrari qui évolueront au fil des ans, toujours présents au catalogue d'aujourd'hui!



# 1949 FERRARI: PREND LE POUVOIR ALFA ROMEO: FRANCO ROL REDONNE L'ESPOIR



## FIAT 1100 S

Avec sa carrosserie profilée et ses 51 CV. cette voiture se place 4<sup>ème</sup> à une heure d'écart de Franco Rol, 3<sup>e</sup>. Dotée d'une vitesse de pointe de 150 km/h, elle était pilotée par l'équipage Auricchio-Bozzini. Pour compléter le palmarès, Fiat occupe les rangs 6, 8, et 9<sup>e</sup>.

## ALFA ROMEO 6C 2500 SPORT FRECCIA D'ORO

Engagée par l'usine pour Consalvo Sanesi et Venturi, elle termine à la 12<sup>e</sup> place. Tout est sur-dimensionné dans cette berline produite à 680 exemplaires de 1947 à 1952: empattement de 3 m., poids à vide 1550 kg. 90 CV., 155 km/h.

A Berne, une de ces Alfa ne passait pas inaperçue, elle appartenait au rédacteur en chef de la Revue Automobile. Surnommée « le porte avion » elle a fait l'objet de deux tests, à l'état de neuf en 1948, et 20 ans après dans l'édition du 26.12.1968. On y lit quelques passages croustillants, témoignages d'une époque révolue.



## ALFA ROMEO 6C 2500 COMPETIZIONE. CHÂSSIS 920.002 FRANCO ROL

Les années se suivent mais ne se ressemblent pas, heureux Franco Rol avec sa 3<sup>e</sup> place. Et pourtant, au vu des performances réalisées, on attendait mieux. Des ennuis de radiateur ont perturbé les performances, si bien que le retard sur le vainqueur est de 43' et de 16' sur le deuxième.



## FERRARI 166 MM

L'offensive du V12 se poursuit sur tous les fronts, avec cette année une voiture ouverte dessinée par Touring. Chef d'œuvre incontesté du Maître milanais, Carlo Felice Bianchi Anderloni, elle sera vite surnommée Barchetta, petite barque, en rupture de style avec les autres voitures de compétition. Par son style novateur, elle influencera la ligne des AC anglaises. Le millésime 49 est synonyme d'abondantes récoltes de victoires avec les 1000 Miglia, les 24Heures du Mans, et les 24 Heures de Francorchamps. Le 24 avril 1949, il y a 3 Ferrari 166 MM au départ de Brescia pour les équipages: Biondetti- Salani Bonetto- Carpani Taruffi- Nicolini

Les 2 premiers réalisent le doublé dans l'ordre ci-dessus alors que Taruffi, longtemps premier doit abandonner à Ravenne, soit aux 3/4 de l'épreuve, car cette année le sens du parcours est inversé. Sur la ligne d'arrivée, après le passage des 2 Ferrari et de l'Alfa Romeo, les spectateurs patienteront plus d'une heure pour apercevoir enfin la Fiat 1100, 4<sup>e</sup>.



# 1950 MARZOTTO-FERRARI: LA VIE EN BLEU ALFA ROMEO-FANGIO: TOUJOURS VALEUREUX

## ALFA ROMEO 412

En 1936, Vittorio Jano avait dessiné un superbe moteur 12 cylindres en V avec 4 arbres à cames en tête, de 4.0L. puis de 5.0L. de cylindrée. En ces années, l'objectif était de contrer l'offensive allemande menée par Audi et Mercedes. La monoplace 12C marquera son règne avec la fameuse Coupe Vanderbilt, gagnée par Nuvolari à New-York. Ce V 12 est aussi monté sur un châssis, le type 412, mais sans les compresseurs, avec carrosserie sport ouverte. Son engagement pour l'équipage Bonetto-Casnaghi se termine du côté de Pescara, pointé alors en 5ème position. L'une des ces 412 sera rachetée par le pilote suisse Daetwyler qui s'imposera dans de nombreuses courses de côtes.



## ALFA ROMEO 6C 2500 Competizione CHÂSSIS 920.001 FANGIO - ZANARDI N° 730

Tout le talent de Fangio a été nécessaire pour arriver à la troisième place. Après 14 heures de course, il finit à 23 minutes du vainqueur.

## ALFA ROMEO 6C 2500 Competizione CHÂSSIS 920.002 FRANCO ROL. N° 720

Abandon, freins.

## ALFA ROMEO 6C 3000 C 50 CHÂSSIS 920.003 SANESI - BIANCHI N° 740

Voiture expérimentale produite à un exemplaire. Sortie de route près de Ferrare. Voiture sinistrée, pilotes hospitalisés.



## ALFA ROMEO 6C 2500 SS COUPÉ TOURING

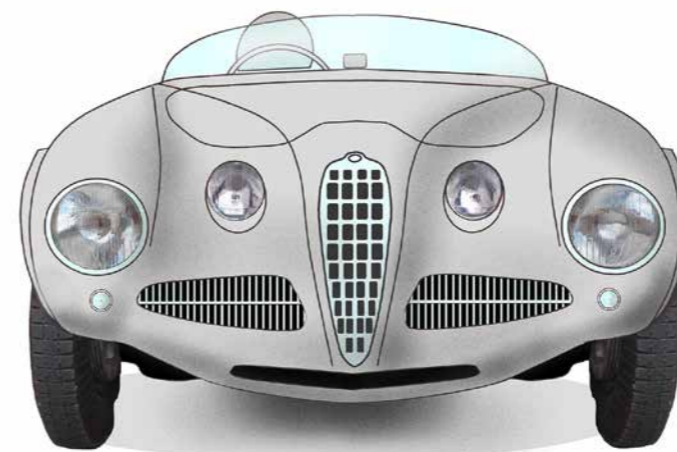
Tir groupé pour ce modèle qui s'adjuge les 10<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup>, 20<sup>e</sup>, 23<sup>e</sup> places au classement général.

## FERRARI 195 S BERLINETTA TOURING

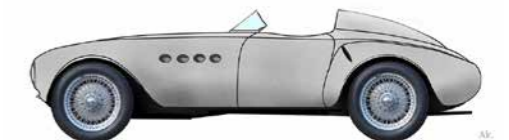
C'est Giannino Marzotto qui crée la surprise suite à l'abandon des deux nouvelles 3.3L. de Ascari et Villoresi. Il remporte cette 17<sup>e</sup> édition avec un style décontracté allié à une élégance mémorable: complet et cravate bleue assortie!



# 1951 LANCIA: RETOUR CONVAINCANT AVEC L' AURELIA B20 CARROZZERIA VIGNALE: UN STYLE PERFORMANT



Ak.



## ALFA ROMEO 412 VIGNALE

Exemplaire unique, recarrossé par Vignale de Turin, elle obtient une magnifique 6<sup>e</sup> place avec l'équipage Bonetto-Casnaghi. Le V12 est utilisé ici sans compresseur, développe 220 CV à 5500 tours /min.

Images : Antoine Kohler

## FERRARI 340 AMERICA VIGNALE

C'est Luigi Villoresi qui s'impose avec cette Berlinette V12 de 4.0L. d'une puissance de 230 CV. Non sans mal, il franchit la ligne d'arrivée, aile avant pliée et boîte de vitesses partiellement bloquée.



Ak.



Ak.

## ALFA ROMEO 6C 2500 COMPETIZIONE

Ultime engagement pour ces 2 Berlinettes aux mains de: N° 419: Franco Rol - Gino Munaron. N° 422: Mario et Franco Bornigia. Pourtant encore compétitives, meilleur temps entre Pescara et Rome pour la 422, elle sortira de la route au col de la Futa. La 419 abandonnera aussi, terminant la longue présence de ces 2 voitures aux 1000 Miglia. Leur réel potentiel n'a finalement pas été exploité à sa juste valeur. On peut le comprendre au moment où Alfa Corse s'engageait pleinement sur le front du nouveau Championnat Mondial des Conducteurs. Objectif pleinement atteint avec l'Alfetta 159, couronnant Farina en 1950 et Fangio en 1951. Le dangereux virage de l'après guerre est magistralement négocié avec l'arrivée à Milan de l'ingénieur Orazio Satta Puliga.

## LANCIA AURELIA B20

En 1937, l'ingénieur Vittorio Jano quitte Alfa Romeo après 14 années de fructueuse collaboration qui ont fondé la légendaire réputation de la marque milanaise. Il retourne à Turin chez Lancia qui lui confie la création d'un nouveau modèle: l'Aurelia. Présentée au Salon de Turin en 1950, voiture devenue légendaire avec son moteur V6 et sa boîte à vitesses montée en avant de l'essieu arrière, freins à disques accolés au centre. En coupé ou en berline, elle sera à jamais l'ennemie jurée des Alfa 1900. 2<sup>e</sup> place avec Bracco - Maglioli distancés de 20 minutes par le vainqueur.



Ak.

# 1952 LE MILLESIME DE TOUS LES SUPERLATIFS MERCEDES ET LA 300 SL: DÉJÀ AGRESSIF

Pour sa 19<sup>e</sup> édition, la course est à son apogée, avec 607 inscriptions dont 501 seront confirmées pour le départ. L'organisation a atteint la limite de ses possibilités notamment pour les contrôles et la gestion des départs. On estime à environ 5 millions le nombre de spectateurs répartis sur l'itinéraire. Il en résulte souvent une certaine confusion dans l'identification des concurrents, et des informations erronées circulent dans les équipes et la presse.

## ALFA ROMEO 1900 C SS

L'usine a préparé quelques coupés élaborés pour les pilotes Sanesi, Fangio, Cortese, Tadini et le suisse Daetwyler. Les Lancia prendront l'avantage sur ces coupés qui finissent 17<sup>e</sup> Tadini, 18<sup>e</sup> Sanesi, et 22<sup>e</sup> Fangio.



## FERRARI 340 AMERICA VIGNALE FERRARI 250 S SPIDER VIGNALE

Le 611 est le numéro gagnant avec Giovanni Bracco, idole de toute l'Italie qui a suivi sa mémorable remontée sur la Mercedes de Kling, passant la ligne d'arrivée avec une poignée de minutes d'avance sur le pilote allemand qui participait à ses premiers Mille Miglia. La 614 était attribuée à Taruffi, il abandonnait à Florence.

Ak.

## MERCEDES 300 SUPER LEICHT PROTOTYPE

Elle va fasciner le monde de l'automobile avec des solutions audacieuses: moteur en position inclinée, injection d'essence, portes papillon. Alfred Neubauer a préparé 3 voitures, 2 muets et une de réserve. Cette préparation méticuleuse donne un excellent résultat: Kling 2<sup>e</sup>, Caracciola 4<sup>e</sup>.



## LANCIA AURELIA B21

19<sup>e</sup> place pour Umberto Maglioli et victoire de catégorie devant les Alfa 1900.



# 1953 FERRARI - ALFA - LANCIA: TOUS SUR LE PODIUM FANGIO SUR ALFA: UN ENGAGEMENT MAXIMUM

## ALFA ROMEO 6C 3000 CM COMPETIZIONE MAGGIORATA

Excellent comportement pour ces 3 nouveaux coupés sortis de la Carrozzeria Colli. Ils sont animés par le 6 cylindres en ligne de 3.5L. Les 3 exemplaires engagés, ont tous été une fois en tête de la course. Fangio réussit l'un de ses exploits en finissant avec une roue démunie de direction. Ce succès du mois de mai est le bienvenu, car en juin, dans la Sarthe, ce sera l'abandon des 3 coupés avant la 24<sup>e</sup> heure.



N° 631 Sanesi - Cagna  
N° 603 Kling - Klenk  
N° 602 Fangio - Sala



Ak.

## ALFA CONRERO

A l'initiative du pilote Robert Fehlmann de Genève, le sorcier turinois Virgilio Conrero a préparé un assemblage de pièces affûtées en provenance de Alfa, Lancia, et Fiat. Le tout habillé par Ghia avec un dessin particulier que l'on retrouvera pour Jaguar et Fiat.



## ALFA ROMEO 1900 TI

Parmi les 481 voitures inscrites, les quelques berlines 1900 TI vont réussir un tir groupé en s'adjugeant la victoire de classe et les rangs suivant: 22-25-27-28 et 29 avec Elio Zagato.



## LANCIA D 20

Évolution de la B20, ce n'est plus une voiture de série, mais un bolide de course produit à moins de 10 unités. Châssis tubulaire, V6 3.0L. 2 act., 217 CV., 4 tambours de freins montés à l'intérieur, telles sont les données techniques de cette candidate à la victoire. Elles étaient 4 au départ et c'est finalement Bonetto 3<sup>e</sup> et Biondetti qui en panne sèche, pousse sa Lancia et sauve ainsi sa 8<sup>e</sup> place. Celles de Maglioli et Taruffi doivent abandonner. Un mois plus tard, ce sera la gloire pour la D20 avec la première place de Maglioli à la Targa Florio. On les reverra au Mans munie d'un compresseur, tentative restée sans résultat. A noter l'empattement de 2.60m. contre 2.25 m. pour l'Alfa 6c 3000 CM.



## FERRARI 340 MM SPIDER VIGNALE

Une véritable armada de 26 Ferrari se présente à Brescia emmenée par des 4.1L. de 300 cv. pilotées par Farina, Villorresi, Hawthorn, Bracco, Castellotti entre autres. Après l'abandon des ténors, c'est seulement en fin de course que Marzotto prit le dessus sur Fangio et son Alfa endommagée. A noter que les 3 Alfa ont chacune occupé la première place durant la course, sauf ... à l'arrivée.



# 1954 LANCIA: LES ANNÉES SPORTIVES DE GIANNI JANO: INTERROMPT LE RÈGNE DE FERRARI



## ALFA ROMEO 1900 TI

Grande année pour cette berline qui cache bien son jeu: elle obtient la 8<sup>e</sup> place au classement général et la première de sa catégorie: GT de série spéciale + de 1300 cm<sup>3</sup>. Elle met plus d'une heure aux 3 Porsche 1600, puis 1 bonne minute à la Fiat 8V des frères Leto Di Priolo. Par contre, elle concède 4 minutes à l'Aurelia de Serafini. Outre cet équipage gagnant avec Carini-Artesani, un groupe de 18 Alfa 1900 se répartissent entre les 11<sup>e</sup> et 71<sup>e</sup> places du classement. « La Berline familiale qui gagne les courses », pas seulement un slogan publicitaire !

## PORSCHE SPIDER 550

Grand spécialiste et initiateur du moteur central, Porsche va disposer dès le début de cette année du moteur dessiné par l'ingénieur Fuhrmann. Ce 4 cylindres à plats comprend une distribution avec 2 doubles arbres à cames en tête entraînés par des arbres à renvois coniques. Ce 1500 refroidi par air, développe 110cv à 6200 T/min. Sa conception homogène en fera une véritable machine à gagner. Ici il pointe à la 6<sup>e</sup> place avec Hermann-Linge.



## LANCIA D 24 SPIDER

Cette Lancia dessinée par Vittorio Jano avait annoncé et confirmé ses ambitions avant d'arriver à Brescia. A son palmarès figurent les premières places à la Panaméricaine avec Fangio et le tour de Sicile avec Taruffi. Techniquement c'est une évolution de la D20 de 1953 mais avec une cylindrée portée à 3284 cm<sup>3</sup> et un empattement passant de 2.60 m. à 2.40 m. Puissance de 265 CV. Quatre D24 Spider sont alignées avant le podium du départ pilotées par Taruffi, Castellotti, Ascari et Valenzano. Face à elles les puissantes Ferrari de 350 cv. emmenées par Farina et Maglioli. A Rome, Taruffi menait la course avec un avantage de 4 minutes sur Ascari. Taruffi perd sa place suite à un accrochage avec un concurrent. Ascari passe le premier la ligne d'arrivée avec une avance de 34 minutes sur la « petite » Ferrari 4 cylindres 2.0L. de Vittorio Marzotto. La passion du sport qui anime Gianni Lancia ne s'arrête pas là. A 29 ans, en 1953, il prépare avec Jano une monoplace, la D50, qui marquera le crépuscule de Gianni, puis la reprise de toutes les monoplaces par la Scuderia Ferrari.



# 1955 MOSS ET FANGIO: 2000 MIGLIA DE GLOIRE MERCEDES: UN EXPLOIT ENTRE DANS L'HISTOIRE

Deuxième victoire du même constructeur non italien, Mercedes a frappé très fort avec une redoutable efficacité. Seul Umberto Maglioli sauve l'honneur de l'Italie avec sa 3<sup>e</sup> place, à 45 minutes du vainqueur. Plus on va vite, plus tôt on fini, tel aurait pu être la devise de Moss qui effectue le trajet Brescia-Rome-Brescia en 10h. 7' 48", moyenne de 157,650 km/h ! Ce record historique ne sera jamais battu. Mercedes s'adjuge aussi les trois premières places de la catégorie GT Spécial + de 1300 cm<sup>3</sup> avec Fitch, Gendebien et Casella, aux volants des 300 SL portes papillons animées par le 6 cylindres en ligne à injection.



## ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT

Domination germanique aussi dans les petites cylindrées, la Porsche 356 de Frankenberg gagne dans la classe GT «Spécial», 21<sup>e</sup> avec 19 minutes d'avance sur La Giulietta de Buticchi, 32<sup>e</sup>. Toujours en nombre les 1900 terminent 19<sup>e</sup> pour la Zagato et 30<sup>e</sup> pour la Berline TI.



## FIAT 8V

Quittant quelques instants la conception des petites cylindrées, Dante Giacosa rompt la tradition en présentant au Salon de Genève 1952 une Berlinette V8 de 2.0 L. Elle inspirera les carrossiers Zagato, Farina, et Vignale. Cette année 1955, elle se hisse à la 13<sup>e</sup> place du classement général et première de sa catégorie.

## ALFA ROMEO 1900 SS Z

La concurrente de toujours en classe 2.0L. termine au 19<sup>e</sup> rang. Une autre SSZ fini au 26<sup>e</sup> rang, et pour compléter ce palmarès, un des plus pauvres pour Alfa Romeo, les 1900 TI occupent les rangs 28-30-31, et une Giulietta Sprint fini 32<sup>e</sup>.

## MERCEDES 300 SLR

Ici on touche un des sommets du sport automobile avec des pilotes galvanisés par les performances époustouflantes de leur bolides. Moss et Fangio ont réussi le doublé grâce à une excellente préparation de l'épreuve. Pour l'avoir vue et surtout entendue en action, en 1992, je peux affirmer que l'on est en présence d'un monstre sacré, qui a un équivalent en Italie: l'Alfetta 159...



# 1956 FERRARI: SYMPHONIE POUR 4 ET 12 CYLINDRES ALFA SPRINT VELOCE: UNE RIVALE À CRAINDRE



## MERCEDES 300 SL

Elles confirment les succès des années précédentes avec un trio qui obtient les 6<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> places. Lors de l'édition de 2018, on comptait une bonne quinzaine de ce modèle dans les rues de Brescia. En provenance d'Allemagne, mais aussi d'Espagne ou de Finlande, les portières ouvrantes en ailes de mouettes ont toujours du succès parmi le public.

## ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER SEBRING

A l'initiative de l'importateur américain Max Hoffmann, le spider Giulietta apparaît sur le marché outre Atlantique. Afin de renforcer son image sportive, une version course dite « monoposto » est engagée aux 12 heures de Sebring. Le nom de ce circuit sera attribué aux 17 exemplaires produits. Aux mains de Consalvo Sanesi, pilote d'essai officiel, l'un de ces Spider est engagé avec le N° 425. Une préparation insuffisante provoque l'abandon après le contrôle de Ravenne, boîte à vitesses bloquée.

## EN PROVENANCE DE MARANELLO

Une armada de Ferrari était inscrite dans le but de remettre les choses en place suite à l'écrasante domination allemande de l'année passée. Objectif largement atteint avec :

### 1<sup>er</sup> N° 548 Eugenio Castellotti

Ferrari V12 290 MM  
11h. 37' 10"

### 2<sup>e</sup> N° 551 Peter Collins

Ferrari 860 Monza 4 cyl.  
11h. 49' 28"

### 3<sup>e</sup> N° 556 Luigi Musso

Ferrari 860 Monza 4 cyl.  
12h. 11' 49"

### 4<sup>e</sup> N° 600 Juan-Manuel Fangio

Ferrari V12 290 MM  
12h. 26' 50"

### 5<sup>e</sup> N° 505 Olivier Gendebien

Ferrari 250 GT lwb V12  
12h. 29' 58"



## ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE

L'heure est à la revanche face aux Porsche 1300 qui s'étaient imposées dans cette classe en 1955, l'année dernière. Une préparation usine très soignée portera ses fruits avec un étonnant doublé aux 11<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> places au classement général. La première Alfa laisse la Porsche 1500 à 26 minutes, à la 18<sup>e</sup> place. Pour compléter ce score, la Sprint Veloce de Jo Bonnier s'adjuge la 15<sup>e</sup> place. Ci-dessous, énorme succès populaire pour le chanteur de rock Piero Pelù, engagé par Alfa Romeo, lors de l'édition 2018.



# 1957 PIERO TARUFFI: LE VAINQUEUR ULTIME GIULIETTA SVZ: RÉVÉLATION D'UNE FILLE ILLÉGITIME



## ABARTH FIAT 750 GT ZAGATO

Place aussi aux petites cylindrées avec cette Abarth de 1956, et son toit à double bulbes qui réduit la surface frontale et favorise l'aérodynamisme. Participation féminine avec Maria Gaburri, fille de Roberto, ancien Président de l'AC Brescia, et premier Président de Mille Miglia Sàrl.



## GIULIETTA SVZ

Un accident...une fille illégitime, c'est arrivé avec l'union de Massimo Leto di Priolo et la Carrozzeria Zagato. Après sa sortie de route avec une Sprint Veloce en 1956, elle reçoit une nouvelle carrosserie en aluminium, taillée pour la compétition. On ajoute un Z à son nom et, l'enfant- sortilège va se révéler plus rapide que ses sœurs, le 2 septembre 1956 à Monza. Aussitôt, elle est convoitée par des pilotes qui font effectuer la transformation en apportant une Sprint Veloce à Rho.

Les exemplaires 2 et 3, avec toit à double bulbes sont engagés par Carlo Maria Abate N° 121 et Egidio Gorza N° 106. La 121 termine à la 33<sup>e</sup> place, alors que les Bertone obtiennent les 20 et 21<sup>e</sup> places. La 106 est première de sa catégorie et fait quasiment jeu égal avec la Porsche 1600 de Strahle, mais elle doit abandonner peu après Pescara. L'année suivante, elle gagnera 2 grands Rallyes internationaux ouvrant la voie à une fructueuse collaboration avec Alfa Romeo, officielle cette fois, en 1960 avec la nouvelle SZ.

## FERRARI 290 MM

4 Ferrari V12 de 400 cv. sont alignées au départ pour 4 champions qui vont connaître des destins bien différents :

**N°535:** Piero Taruffi, remporte la victoire après 13 participations. Dès le lendemain, comme promis à sa famille, il cesse la compétition.

**N°534:** Peter Collins, premier sur les 9/10<sup>e</sup> du parcours, il doit abandonner suite à une rupture de suspension.

**N° 532:** Wolfgang Von Trips a respecté les consignes du Commendatore, il termine 2<sup>e</sup>.

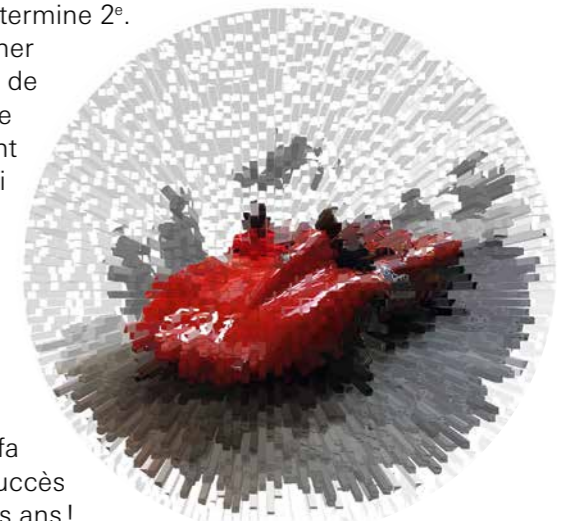
**N°531:** Alfonso de Portago-Gurner Nelson, ils ne reviendront jamais de cette course fatale, la 531 sort de la route à pleine vitesse peu avant l'arrivée, provoquant un drame qui leur coûtera la vie et celles de 10 spectateurs.

C'est la fin des 1000 Miglia, la cause est désormais devenue indéfendable. En 1968, 40 ans après la première victoire d'Alfa Romeo, une manifestation nostalgique est organisée par Alfa Romeo et le Comte Lurani. Un succès total qui va se renouveler tous les ans !



## MASERATI 300 S

Dans le duel qui oppose Maranello contre Modène, Maserati ne parviendra pas à décrocher une victoire malgré la participation de l'équipage Moss-Jenkisson en 1956. En 1957, c'est Scarlatti qui sauve le score pour Maserati en prenant la 4<sup>e</sup> place.



# LA BOUTIQUE

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

Tous les articles peuvent être commandés auprès de Marc BEUCHAT  
En Gallilée 2, CH-2022 Bevaix, beuchat.marc@gmail.com  
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 2018

<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>	Yves BADAN Rue des Chambrettes 3b CH-1131 Tolochenaz	ch-n.overney@bluewin.ch 021 801 43 48 079 636 00 59	
<b>SECRÉTAIRE:</b>	Dominique PANISSOD Ancien Collège 10 CH-1820 VEYTAUX	panalfa41@rgmail.com 021 963 24 42 079 422 25 09	Communications
<b>CAISSIER:</b>	Michel MARIETHOD Rte de Vissigen 68 CH-1950 SION	rsaralfamichel@rgmail.com 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>BOUTIQUE + SORTIES:</b>	Marc BEUCHAT En Gallilée 2 CH-2022 Bevaix	beuchat.marc@gmail.com 032 853 55 66 079 250 90 90	Boutique habits
<b>RELATIONS EXTÉRIEURES:</b>	Miklos VENDEL Av. Samson Reymondin 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	

Une des rares tractions au Registre. Marc Beuchat en Alfasud Sprint: en « avant toute! »



# CALENDRIER DES SORTIES DU RSAR EN 2019



## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

**Samedi 23 février** – La Longeraie/Morges – Organisation par le Comité

## 1<sup>ère</sup> SORTIE DU PRINTEMPS

**Samedi 27 avril** – A déterminer – Organisation/Comité

## 2<sup>e</sup> SORTIE DU PRINTEMPS

**Dimanche 26 mai** – Gde Dixence/VS – Organisation/Comité

**HORS RSAR: CONCOURS D'ÉLÉGANCE SUISSE** – Château de Coppet, 21-23 juin

## SORTIE D'ÉTÉ

**Samedi 6 et dimanche 7 juillet**

Concentration du CARF en Bourgogne – Organisation/Comité pour la jonction avec nos amis français

## RENCONTRE AVEC NOS AMIS BELGES (B.A.B.A.R.)

**Samedi 10 août**

Organisation: Philippe Cornu/Comité – (Rencontre à La Chaux-de-Fonds)

## SORTIE D'AUTOMNE

**Samedi 14 et dimanche 15 et lundi 16 septembre** – Eventuellement: Italie – Organisation/Comité

## JOURNÉE TECHNIQUE

**Samedi 12 octobre** – Organisation par Patrizio Pieren

## REPAS DE NOËL/FIN D'ANNÉE

**Samedi 30 novembre** – Organisation Marc Beuchat – Lieu à déterminer

## Les stamms 2019: tous les derniers jeudis du mois (sauf en novembre et en décembre)

Mois	Date	Région	Lieu	Local/restaurant	Responsable
Janvier	31	La Côte	Bassin	Garage/Bandieri	R. Bandieri
Février	28	Lausanne	Morges	Lieu sera précisé	Y. Badan
Mars	28	Chablais	Aigle	L'Usine	A. Kohler
Avril	25	Nord vaudois/Neuchâtel	Grandson	Cercle de la Voile	P. Pieren/M. Beuchat
Mai	30	La Broye	Romont	Rest. de la Poularde	F. Imbastaro/D. Panissod
Juin	27	La Côte	Bassin	Garage/Bandieri	R. Bandieri
Juillet	25	Lavaux	Chexbres	Rest. du Golf de Lavaux	Ph. Cornu
Août	29	Chablais	Aigle	L'Usine	A. Kohler
Septembre	26	Nord vaudois/Neuchâtel	Grandson	Cercle de la Voile	P. Pieren/M. Beuchat
Octobre	31	La Broye	Romont	Rest. de la Poularde	F. Imbastaro/D. Panissod

**LAST MINUTES:** Les sorties « last minutes » peuvent se décider au dernier moment par n'importe quel membre qui voit une opportunité liée à un événement automobile en Suisse romande pouvant intéresser nos membres. Il suffit d'organiser une chaîne téléphonique en donnant un lieu et une heure de rendez-vous. La décision doit se faire si possible le jeudi précédant l'événement prévu pour le samedi ou le dimanche.



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.

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

