



Registre Suisse



Alfa Romeo 1910-2020
110 ans



Registre Suisse



COMITÉ 2020

PRESIDENT	Yves BADAN Rue des Chambrettes 3b 1131 Tolochenaz	ybadan61@gmail.com 079 636 00 59
VICE-PRESIDENT PASSEPORTS FIVA	Gaëtan DUBAIL Rue du Bicentenaire 14 1304 Cossonay	gaetan.dubail@windowslive.com 079 941 08 17
SECRETAIRE	Valery FESSLER Route de Bussigny 64 1121 Bremblens	valery.fessler@gmail.com 079 213 61 60
TRESORIER	Johnny BALANCHE Rue de Fremis 35 1241 Puplinge	johnny.balanche@gmail.com 078 625 62 82
COMMISSION TECHNIQUE	Claude NOVELLI Ch. de la Combe 2 1092 Belmont-sur-Lausanne	claudenovelli@hotmail.com 079 435 85 12
BULLETIN/ BOUTIQUE	Eric PUERARI Rue de l'Hôpital 10 2024 St. Aubin Sauges	info@puerari.ch 079 240 32 09
WEBMASTER	François IMBASTARO Les Planches 12 1529 Cheiry	f.imbastaro@gmail.com 079 219 23 14



ÉDITORIAL

GRANDE ANNÉE 2020!... 110 ANS ALFA ROMEO ET ... LE VIRUS!

Quand Monsieur Hugo Stella, administrateur délégué de la maison Darracq Italie, fonde le 24 juin 1910 la Anonima Lombarda Fabbrica Automobili il est loin de s'imaginer que cette marque sera encore présente en 2020 et que l'un des modèles sera vendu aux enchères pour plus de 16 millions d'euros. Mais surtout, il y a 110 ans, il ne pouvait pas savoir que le port du masque serait d'actualité!

Cette année se voulait une grande date et des festivités à la hauteur de l'événement et, en fin de compte, une année dont on se souviendra longtemps... mais pour autre chose.

Non par les diverses manifestations prévues dans le monde pour fêter dignement cet anniversaire, mais plutôt par une suite de restrictions et d'atermoiements des autorités, devant un ennemi implacable venu de Chine, qui a tout balayé et surtout qui nous a muselé au propre comme au figuré.

Cher Amis Alfistes, ne vous laissez pas abattre, le Registre n'a pas baissé la garde pour autant, des sorties ont bien eu lieu cette année et, nous devons l'avouer,

nous étions plutôt sceptiques quant à la participation des membres. Or, il en a été tout le contraire, les gens sont venus nombreux, ils étaient tous heureux de se retrouver entre amis et profiter de ces rares moments d'échanges en connaisseurs et passionnés.

Il faut dire que, si les sorties étaient moins nombreuses, elles étaient tout de même réussies, avec le beau temps et particulièrement, la tournée dans la Suisse Centrale de 3 jours, qui a réjoui tous les participants.

Merci à vous tous, le comité s'est senti soutenu par votre engagement et votre bonne humeur, malgré les risques encourus. En fait, nous allons juste remettre la sortie jubilaire prévue l'année passée, pour 2021.

L'année qui s'annonce n'est pas tout à fait sereine, mais le spectre de maléfice s'éloigne tout de même et nous gardons bon espoir de pouvoir vous présenter, par un calendrier attractif, de belles ambiances et découvertes qui seront vraisemblablement vécues intensément. Ceci pour contrer nos frustrations passées.

Eric Puerari



Chers Membres, Chers Amis,

2020 était l'année des 110 ans de notre marque préférée : Alfa Romeo ... Mais 2020 aura surtout été l'année d'une marque inconnue : COVID 19 ! Et je dois dire que cette dernière a bien contrarié les activités de notre Registre, mais également chamboulé complètement la planète !

Fort heureusement et comme vous avez pu le constater tout au long de cette année, votre Comité a été réactif ... Séances par Skype, chacun chez soi, pour modifier le programme 2020 afin de changer les dates et les destinations des sorties prévues tout en les adaptant aux circonstances et aux recommandations sanitaires. Ce ne fût pas toujours facile, croyez-moi. Mais les efforts consentis par chacun des membres du Comité, organisateurs de l'une ou l'autre des sorties, ont finalement payés. Car c'est plus de 50 personnes qui se sont présentées à l'aéroport d'Yverdon pour la première quand nous en avions prévu 25 ... Et les manifestations suivantes, organisées parfois avec des modifications de dernières minutes, ont connu tout autant de succès. Alors, bien sûr un grand merci aux membres du Comité qui ont travaillés sans relâche pour que tout se passe au mieux durant toute l'année 2020. Mais également un grand Merci à vous tous, vous les Membres de notre Registre qui nous avez fait confiance en répondant présents à chacune de nos manifestations, que ce soit par votre participation ou par votre engagement.

Engagement qui nous a permis, par exemple, de recruter bon nombre de nouveaux Alfistes lors du week-end (très pluvieux ...) du Léman Rétro. Car sous la tente du RSAR les conversations allaient bon train tout comme les échanges d'informations et d'expériences sur les modèles d'Alfa Romeo des uns et des autres.

Vous trouverez les récits et les photos de toutes les sorties dans les prochaines pages de ce Bulletin ... Je dois dire que lors de la mise en page de ce dernier, de nombreux souvenirs me sont apparus : l'incroyable parking de nos Alfa au Lac Noir, le Château de La Sarraz protégeant de son ombre nos Belles, les yeux gourmands des enfants de l'un de nos membres à la chocolaterie Cailler à Broc ou encore le long « serpent multicolore » formé par nos voitures lors des fantastiques 3 jours de notre sortie dans les Alpes Suisses.

Le prestigieux passé de notre marque préférée apparaît à chacune des courbes de nos Alfa et notre Club perpétue ces valeurs anciennes au présent ... Le futur, lui, va se conjuguer avec un nouveau mot (et j'espère également avec de nouvelles réalisations ...) : Stellantis ! Les ambitions affichées concernant Alfa Romeo par ce nouveau géant de l'automobile laissent présager un avenir plus radieux et novateur ... En ces temps difficiles, espérons qu'il en soit ainsi ...

2021 ... Année du 40^e Anniversaire de notre Registre. Le programme est là, les sorties agendées, les festivités pratiquement organisées. Le Comité espère donc vous retrouver tous en pleine santé au volant de vos Alfa afin que nous puissions partager avec vous ces événements dans la joie, la passion et la convivialité !

Yves Badan

SORTIE DU 28 JUIN 2020 AU LAC NOIR



Après de longs mois d'attente en raison de la pandémie, la première sortie de l'année a eu lieu en fin de 1^{er} semestre... Et bien entendu nous avons dû modifier quelque peu notre façon d'organiser ce rendez-vous afin de nous conformer au mieux aux exigences en cours en matière de mesures sanitaires!

Mais ceci n'a en rien altéré la volonté des membres d'aérer leurs Alfa (et aussi leurs esprits...) et ce n'est pas moins de 51 personnes (!) qui se présentaient ce samedi matin à l'Aéroport d'Yverdon pour le traditionnel café-croissant.

Et on pouvait vraiment sentir, au vu des visages épanouis, que ces retrouvailles faisaient du bien à chacun.



En raison du nombre très important de voitures (le double du nombre de participants prévus), le départ d'Yverdon s'est fait en plusieurs petits groupes.

L'itinéraire, concocté de main de maître par Eric Pue-rari (nouveau membre du Comité), nous a permis de prendre les petites routes de traverse en passant par Moudon – Romont et la campagne fribourgeoise pour arriver au Lac Noir qui culmine à une altitude de 1'050 m. Malgré la température très basse pour un mois de juin, quelques-uns en ont profité pour partir à pied découvrir les merveilles qui entourent ce superbe lac.





Le repas de midi, pris à l'intérieur du Restaurant Gypsera, fut copieux et bien servi. Les conversations reprirent de plus belles, ceci tout en respectant les normes anti-Covid en vigueur. Je dois dire que la convivialité qui se dégageait était vraiment palpable et elle a vraiment permis aux nouveaux membres qui participaient pour la 1^{re} fois à l'une de nos sorties de, non seulement s'intégrer facilement, mais également de se rendre compte de l'esprit de camaraderie qui règne au sein du Club!

J'en veux pour preuve qu'au départ de l'après-midi, certains membres se sont échangés leurs montures pour continuer la balade à la découverte de la

partie alémanique du Canton de Fribourg. La petite halte finale à Morat fut la bienvenue pour nous désaltérer et surtout souhaiter un bon retour à tous tout en papotant encore !

Un grand merci à ceux qui m'ont aidé afin que cette première balade soit une réussite tant au point de vue organisationnel que convivial!

Yves Badan



Le parking (payant...) a attiré de nombreux badauds afin d'admirer nos belles Alfa Romeo...



25 JUILLET 2020

SORTIE D'ÉTÉ



Il y avait une fois... un château à la Sarraz... Et, le Registre s'est retrouvé au pied de cette magnifique bâtisse, avec un beau soleil, qui a fait miroiter les carrosseries, toutes bien ripolinées, pour cette belle journée. Rendez-vous avait été fixé à la buvette du parc pour les habituels cafés-croissants. Tout de suite les conversations ont commencé et les rires ont fusés, surtout pour pouvoir évacuer nos frustrations du printemps et la perspective d'une journée de roulage en Alfa, assez rare par ces périodes incertaines. Après ce café, les participants sont partis pour le lac de Joux avec un petit bémol, certains ont passé par Romainmôtier et d'autres par Moiry... mais après un peu d'attente, tout le monde

a fini par arriver au bord du lac. Les Verrières pour finir à Fleurier et trouver la petite route, un peu défoncée, qui monte de St. Sulpice au Chapeau de Napoléon.

Il était temps, il commençait à faire chaud et les gosiers devenaient secs. Une vue panoramique sur le Val-de-Travers (et ses nombreuses distilleries d'absinthe!) nous a permis de découvrir cette région. Une belle terrasse ombragée était préparée, avec un repas sympa à la clé. Au café, Yves s'est transformé en marchand de fripes, et a réussi une belle vente de produits de la boutique.





Nous étions un peu en retard pour partir sur Le Col-des-Roches en passant par la Brévine, où nous attendait le guide pour nous faire découvrir les Moulins souterrains. Certains, n'ont pas trouvé de suite les moulins, Gaëtan voulant essayer sa Montreal, en donnant plus d'avoine à ses chevaux, il en a résulté un petit désordre, sans conséquence. La visite des Moulins en a étonné plus d'un, surtout en constatant la profondeur des cavités et les difficultés d'installation à l'époque des machines travaillant le bois.

C'est pendant le 17^e siècle que l'on a commencé l'exploitation de ces grottes en installant un, puis trois moulins. En 1660, une concession est octroyée par l'Etat de Neuchâtel pour la mise en construction de 5 moulins. Puis on a installé une génératrice. Tombés en désuétude par l'arrivée de l'électricité

dans la vallée, ces moulins ont été convertis en abattoir, puis abandonnés. C'est 1987 qu'un musée a vu le jour, devant l'intérêt de ces installations situées jusqu'à 22 mètres de profondeur. Pour plus de renseignements voir www.lesmoulins.ch.

Malheureusement le Covid a obligé la fermeture de la buvette et seul un petit automate, a permis de se rafraîchir, avant la rentrée, en passant par les Ponts-de-Martel, le col de la Tourne et rejoindre le littoral Neuchâtelois.

Eric Puerari



En remontant le fil rouge de l'histoire, il y a deux événements essentiels qui ont eu lieu en Suisse. Entre 1806 et 1813, Isaac de Rivaz, faisait rouler à Vevey le premier char autonome mû par un moteur à explosions. En 1905, le paysage industriel de Genève compte environ 10 constructeurs automobiles. C'est à leur initiative que l'on doit, en 1905, la première édition du Salon de l'Auto. Cinq ans plus tard à Milan, s'écrivent les premières pages de l'histoire d'Alfa sans son Romeo. Sur les routes Suisses, les produits milanais ont été accueillis avec une inflexible ferveur et une passion constante. Voici dans ces pages, l'évocation de quelques aspects de l'histoire d'Alfa Romeo en Suisse.



2010 Prototype Pandion de Bertone et RLSS de 1924.

Albert Schmidt

Un pionnier à Genève

Dans une ville où l'industrie automobile est bien présente, notamment avec Pic-Pic, M. Schmidt devient concessionnaire Alfa Romeo. L'aspect sportif de la marque l'a conforté dans son choix puisqu'il invite en 1924 Enzo Ferrari, alors agent Alfa Romeo à Modène. Au volant d'une RL SS, Ferrari sera le plus rapide au kilomètre d'Eaumorte. Ci-dessous, une RL torpédo, 4 places, 6 cylindres 3.0 L, empattement de 3,44 m.



Photo. C.Boesch Genève

Kessler & Jaegger

Importateur à Zürich

A la Seestrasse 100, on adhère sans modération à l'esprit sportif d'Alfa Romeo. En 1926, Joseph Kessler et sa P2 dominent sans partage le sport automobile en obtenant la victoire à la course de côte du Klausen, puis nouveau record au kilomètre lancé de Altstetten-Schlieren, avec une vitesse moyenne de plus de 170 km/h sur une route non goudronnée! P2: 8 cyl., 2.0 L, compresseur Alfa Romeo. 155 CV à 5500 t/min.

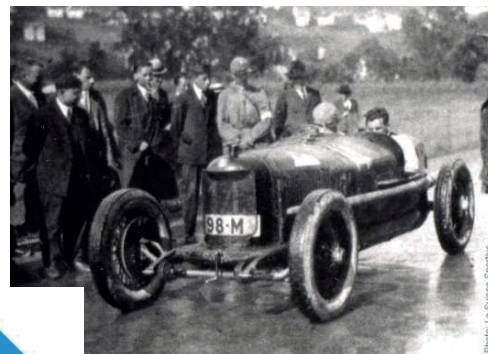


Photo: La Suisse Sportive

Giuseppe Campari

Une semaine de démonstrations

Le grand Champion italien, aligne sa RL SS au départ de deux courses de côtes en Suisse. Le 11 mai 1923, à Montreux - Caux et le 18 mai à Dornach-Gempfen, il remporte 2 victoires successives. La concurrence s'appelle alors Ansaldo, Bignan ou Steyr. En deuxième position les Bugatti concèdent 38'' au dessus du Château de Chillon et 26'' près de Bâle.

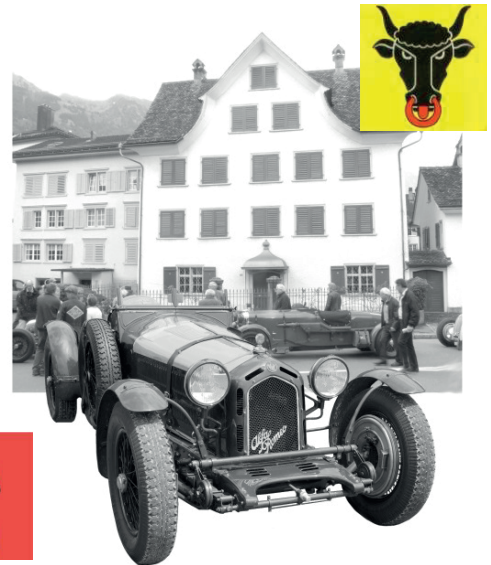


1910-1929

La 8C 2300 Monza

Concerto pour 8 cylindres et un compresseur.

Elle est l'archétype de la voiture de course des années 30. Grande dominatrice sur tous les hauts lieux du sport automobile, 1000 Miglia, 24 Heures du Mans, Grand-Prix de Monaco, Mont-Ventoux. Un peu plus de 200 exemplaires ont permis aux pilotes d'usine et aux privés d'accéder à des résultats de haut niveau. Parmi les suisses: Jenny de Lausanne, Stuber de Berne, la Scuderia Versoix avec Waldthausen et Villars. L'exemplaire piloté par Enzo Ferrari est actuellement au Musée Suisse des Transports à Lucerne. Après une longue restauration, il est exposé sans carrosserie. Un autre exemplaire en cours de restauration se trouve à Lausanne. A noter encore qu'en 1953 cette Monza, avec Jenny, participe aux courses de côtes de la Faucille et Ollon-Villars.



Une 8C 2300 Monza sur la place de la Landsgemeinde à Glaris, prête à gravir le col du Klausen situé à cheval entre les cantons de Glaris et Uri en Suisse centrale.

1937

Création à Lugano de la société Alfa Romeo Svizzera pour la vente des automobiles milanaises.

Jacques de Rham

Un suisse en Toscane, ou l'autre Scuderia.

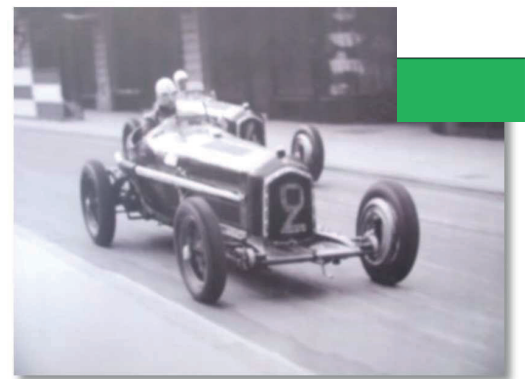
Une histoire restée longtemps inconnue nous est révélée par le livre de Daniel Cantini intitulé:

Jacques de Rham il «Signorino» e la sua Scuderia Maremmana

Grand amateur de sports motorisés, il règne sur un vaste domaine agricole dans la région de Grosseto. Pour assumer sa passion des compétitions, il achète des Alfa Romeo d'occasion en provenance de la Scuderia Ferrari de Modène. Sa Scuderia engage des pilotes privés du calibre de Biondetti et Cerasa. A ce moment de l'histoire, on rejoint presque le conte de fée. L'achat d'une 1750 GS est suivi en 1936 par deux P3, une 8C 2300 Monza, une exclusive 6C 2300 Zagato et une 6C 2500 Sport Touring. Les résultats obtenus sont dignes de ces exceptionnelles Alfa portant l'écusson du lys, notamment aux 1000 Miglia 1936: P3 biposto 4^{ème} avec Biondetti et Jacques 7^{ème} sur la Monza. La Scuderia est présente sur la scène internationale des courses automobiles, de Rome à Tripoli, en passant par Miramas ou le col du Stelvio. Mais il n'a pas oublié son pays d'origine et revient à Berne lors des Grand-Prix ou en 1936 à la course de côte Develier-Les Rangiers avec la P3 biposto. Durant cette période il a maintenu le contact avec ses compatriotes de Graffenried et Studer. L'après-guerre sera moins prestigieux avec une Giulietta Sprint, des petites monoplaces de promotion et finalement des karts.

La Tipo B (P3)

Concerto pour 8 cylindres et deux compresseurs.

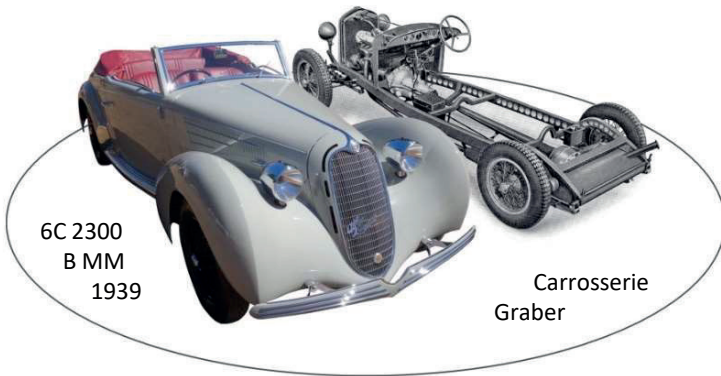


En Suisse, cette diva milanaise va remporter deux succès majeurs:

en mai 1934, le Grand-Prix de Montreux avec Carlos Felice Trossi, puis en août de la même année la course de côte du Klausen avec Rudolf Caracciola qui, en plus, établit un nouveau record sur le vertigineux parcours de 21,5 kilomètres pour 1237 mètres de dénivelé. Elle est bien présente aussi sur le circuit du Bremgarten à Berne. Ci-contre, la version biposto de Jacques De Rham, en 1936, lors de la course de côte Develier-Les Rangiers.



1930-1939



6C 2300
B MM
1939

Carrosserie
Graber

Des Alfa sur mesures

Dès le début des années 20, la carrosserie Hess de Soleure signe un cabriolet sur un châssis Alfa Romeo RL. Ce secteur d'activités est en plein développement avec l'apparition de spécialistes réputés tels que: Graber près de Thoune, F.Ramseier +Co à Worblaufen ou Brichet et Georges Gangloff SA à Genève.



REVUE AUTOMOBILE



Photo: Revue des PTT N°5 1956

BE 97

Tous les bernois se souviennent de 6C 2500 acquise par le rédacteur en Chef de la «RA». Elle a fait l'objet d'un essais longue durée de septembre 1948 jusqu'en décembre 1968!

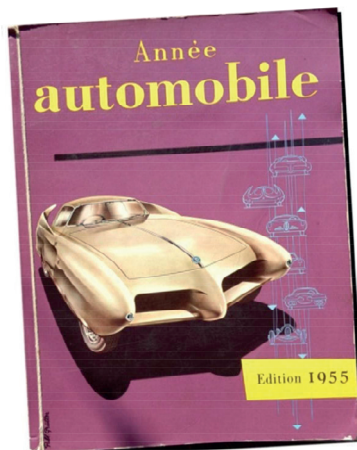
Omnibus PTT

En 1947 les PTT ont acquis 8 exemplaires de l'Alfa Romeo 430 A, moteur diesel, prévu pour 31 à 33 places. Ici un exemplaire carrossé par SIAI Marchetti firme réputée pour sa production aéronautique. En 1948, 27 véhicules de ce type seront carrossés par IGM à Arcore près de Monza..



Là haut sur la montagne...

Il était un 12 cylindres en V maîtrisé par Willy Peter Daetwyler, Champion suisse de la Montagne en 1953, sur une des plus puissante voiture de course d'après guerre. Elle a été rachetée par les frères Schlumpf. Type 412 ,4,5L.,4act., avec ou sans compresseur.



Le retour des Alfetta

Le prince et son roi.

En 1950, au Grand-Prix des Nations de Genève, le roi du pilotage Fangio continue l'ère de domination avec la fameuse Alfetta 158. Il est suivi par son prince suisse, Toulo de Graffenried, sur l'Alfetta N° 6 qui termine 2^{ème}. Ce n'est qu'un acte du futur festival Alfetta qui comptera 6 victoires, dont 2 à Genève et 4 sur le circuit du Bremgarten. Elles sont signées Wimille, Farina, Trossi et Fangio. Seule ombre au tableau, Varzi ne reviendra jamais des des essais de Berne en 1948. Dans la mémoire collective, cette monoplace reste une icône qui a élu les 2 premiers Champions du Monde.



L'Alfetta
N° 6 de Toulo
de Graffenried,
2^{ème} à Genève en 1950.

Edita à Lausanne

La fantastique BAT de Franco Scaglione et Bertone fait la une du deuxième numéro de: **L'Année Automobile**, qui relate les grands événements de 1954. Imprimé à peu d'exemplaire suite au prévisions optimistes du N°1, il est devenu un livre convoité par les collectionneurs.

1940-1955

La Carrosserie Ghia à Aigle 1948-1988

Entreprise spécialisée dans la création de carrosseries toutes marques, en particulier sur des bases Alfa Romeo 1900. Les dessins sont signés principalement Giovanni Michelotti, le prolifique dessinateur de Turin. On estime la production de 1955 à 1958 à 5 coupés et 4 cabriolets.



Un engagement de A à Z

Courir le dimanche, vendre le lundi.



C'est le principe des agents Alfa Romeo Pierre Scaramiglia à Genève et Karl Foitek à Zürich. Par leur engagement sportif ils ont largement contribué aux ventes des gammes Giulietta et Giulia. En plus, ils ont mis en évidence les Alfa signées Zagato dans des compétitions en Suisse, et aussi hors de nos frontières. Ci-dessous la fameuse Giulietta SZ Coda Tronca présentée au Salon de Genève en mars 1962.



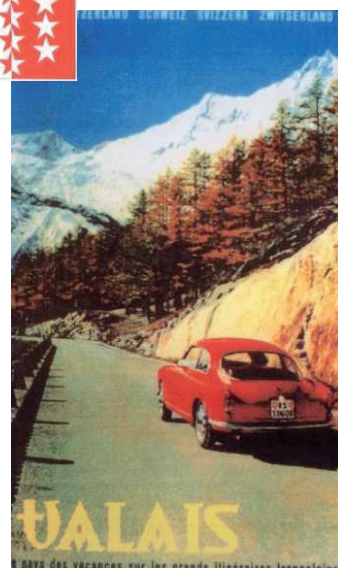
Les Disco Volante

Revenir sur terre

Des 4 Spiders construits entre 1952 et 1953, elle est l'unique exemplaire de ce projet expérimental sans le carénage des roues. Après quelques saisons sportives en Italie, elle est en Suisse avec les pilotes Willy Ducrey de Genève, puis W. Schweitzer de Chiètres (FR). Elle est performante en courses de côtes notamment à Aoste – Gd-St-Bernard et à la Faucille. Rachetée par les frères Schlumpf, elle est visible à Mulhouse.

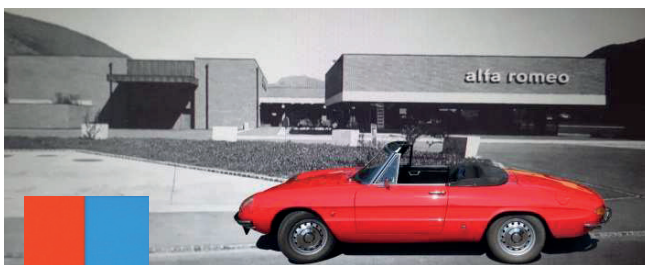
Valais de cœur

L'Office du Tourisme a fait le choix de La Giulietta Sprint pour voyager dans «le pays des vacances sur les grands itinéraires transalpins».



Agno 1963

Un nouveau centre pour l'importation des produits Alfa Romeo est inauguré à côté de l'aérodrome de Lugano. Il a été dessiné par l'architecte tessinois Alberto Camenzind qui sera également responsable du projet Expo 64 à Lausanne. En 1965 le réseau de distribution compte 102 agents répartis sur le territoire national, puis 173 en 1967.



A Lugano, en 1964, le Martinelli & Sonvico Racing Team est né de l'initiative de 2 agents de la région. D'abord avec des Alfa TZ1, Giulia TI Super et GTA, Silvio Moser et Clay Regazzoni entameront une trajectoire qui les fera aboutir au sommet : la Formule 1.

1966 Salon de l'automobile Genève

Présentation en première mondiale de la Giulia 1600 Spider renommée plus tard Duetto.

1956-1969



Une Alfetta en hiver

Au col de la Maloja et sur le lac de Sils.

En février 1976, le TCS a organisé un grand test hivernal qui devait mettre en évidence le comportement de 26 voitures sur la neige. Dans sa catégorie, avec son système transaxle, elle obtient de très bonnes notes, autant que la Range Rover et la Citroën CX 2000.

«L'Alfetta, à vide comme à pleine charge, ne s'est heurtée à aucune difficulté et se montre capable de tout en hiver.»



La 75 Turbo

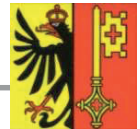
Une groupe N victorieuse

Dans le cadre du Championnat Suisse des Rallyes 1989, l'équipage vaudois Philippe Dubler/Anne Dupraz gagne le Rallye de Turin. La technique de la suralimentation a atteint sa maturité pour équiper des voitures de grandes séries. La 75 sera l'une des Alfa les plus vendues en Suisse.

Jo Zeller

Champion Suisse de F3

Durant trois années consécutives, avec une Ralt Alfa Romeo, le pilote Zurichois s'est adjugé le titre en 1990, 1991, 1992.



1989: la ES30 renommée SZ.



1991: la PROTEO du Centro Stile



SALON INTERNATIONAL
DE L'AUTOMOBILE
GENEVE

1997: la NUVOLA du Centro Stile.



1997: la SCIGHERA d'ital Design



Les présentations
en première
mondiale.

1970-1999

Alfa Romeo

CH

1910 - 2020



2002

A gauche le prototype Vola de Fioaravanti avec son étonnant toit pivotant.

A droite le prototype Brera signé Giorgetto Giugiaro. Largement plébiscité, il sera produit sous une forme simplifiée qui sera présentée en première mondiale à Genève en 2005.



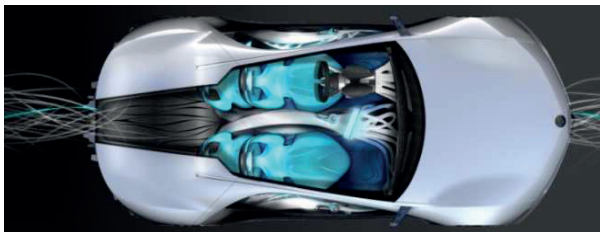
2003

A gauche, première présentation de la nouvelle GT.

A droite: Walter Egger, responsable du Centro Stile avec sa dernière création: le Kamal. Longtemps attendu, il ne sera finalement jamais produit. Ce n'est que 16 ans plus tard qu'il se fera doubler par le Stelvio.



SALON INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE GENEVE



2010

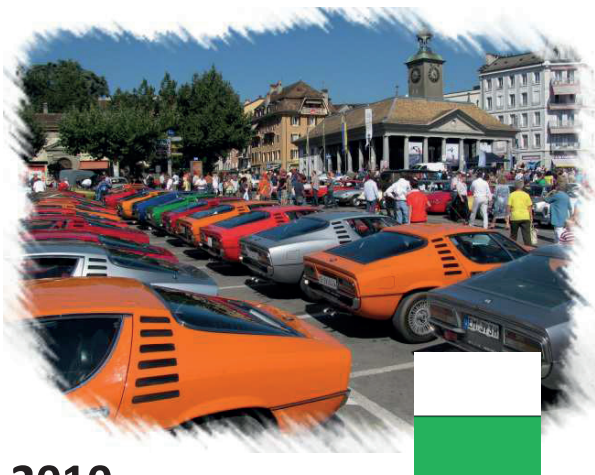
Sur le stand Bertone trône un prototype très élaboré selon une tradition maison qui a toujours repoussé les limites de la création automobile. Sur une base de 8C, Mike Robinson propose une réflexion sensorielle doublée d'une structure inspirée des végétaux.

Suisse-Italie 1-1

Sauber – Alfa, le grand défi.

Commencée en 2018, cette union se confirmera en 2019 avec la disparition du nom Sauber au profit d'Alfa Romeo Racing.

A l'aube des années 20, souhaitons que la nouvelle organisation s'inspire de cet héritage où le «cuore sportivo» a toujours eu une place privilégiée, aux côtés de mécaniques en perpétuelles évolutions.



2010

Un exceptionnel rassemblement de Montreal a eu lieu sur la Place du Marché à Vevey. Un peu plus de 60 exemplaires multicolores étaient présent pour ce double anniversaire: les 50 ans de ce modèle et les 100 ans de la marque. Enorme succès pour cette mémorable édition de Vevey-Rétro qui a attiré 678 véhicules de toutes marques!



Texte et photos: Antoine Kohler

2000-2020

Léman Rétro



Pour la 5^e édition de cette manifestation annuelle, Le Comité de Léman Rétro a mis en valeur la marque Alfa Romeo afin d'honorer son 110^e anniversaire. Dès le vendredi, un stand du Registre et une tente à structure dépliable ont été montés sur le terrain de la Commune de Blonay. Merci à ses autorités pour leur soutien à la cause des voitures anciennes.

Malgré une météo défavorable, les Alfistes étaient au rendez-vous avec la représentation des gammes allant du début des années 50 à nos jours. Très admirées, la 1900 C Touring et la SZ (ES30) véritables icônes des carrossiers milanais.

Entre autres modèles légendaires, on pouvait admirer une Giulietta Sprint et sa soeur sportive la Veloce, vendue en son temps par la Station du Salon à Genève et sortant d'une restauration complète.

Ciel gris, mais journée faste pour les berlines, en général peu présentes lors de nos réunions. Il y en avait trois, de la Giulietta aux Giulia 1750 et 2000, toutes de blanc vêtues, et accompagnées de 2 Montreal. Les 4 C étaient aussi de la partie avec... 4 exemplaires. A l'issue du week-end, le jury passe

à la proclamation des résultats du traditionnel concours en annonçant les distinctions pour : La SZ de notre Président, la Giulietta Berline et la 1900 C Touring. Le temps maussade n'aura pas entamé l'enthousiasme des participants qui ont admirés le temps d'un week-end une extraordinaire vitrine dédiée à Alfa Romeo.

Je tiens ici à remercier tous les membres du Registre qui se sont impliqués dans cette manifestation et l'équipe de Léman Rétro qui oeuvre chaque année au succès de cet événement, dont la prochaine édition est annoncé pour les 28 et 29 août 2021.

Antoine Kohler







LES ALPES SUISSES

DU 19 AU 21 SEPTEMBRE 2020

1^{er} JOUR: Yvorne – Sedrun

Rendez-vous était donné aux 30 membres inscrits pour cette sortie de 3 jours en Suisse chez notre ami Silvio Cibien et sa magnifique collection de FIAT «Moretti e non solo». Certes le café-croissant fut excellent, mais les nombreuses voitures de notre hôte et l'excellence de sa collection et des documents s'y référant en laissèrent plus d'un ébahis! La journée commençait bien, malgré le temps un peu incertain...

La suite nous permis de traverser le Bas-Valais et, arrivé à Sierre, de faire quelques kilomètres de montagne en direction de Chermignon (où le repas de midi était prévu) afin de tester nos montures avant les grands cols alpestres... J'avais choisi ce restaurant sur recommandation et je dois dire que la qualité de ce qui nous a été servi fut vraiment à la hauteur de mes espérances. Et ce n'est pas la mine réjouie des membres au départ de l'après-midi qui dira le contraire!

C'est donc par le Haut-Valais que notre périple se poursuit en contournant Viège-Brigue pour amorcer la 1^{re} difficulté de ce week-end, le Nufenen et ses 2'478 m. d'altitude (ce qui en fait le 2^e plus haut col des Alpes Suisses!). Certes la température n'incitait pas forcément à se balader en T-shirt et c'est plutôt un bon chocolat chaud qui nous a permis ensuite de redescendre par une belle route sur Airolo dans le Canton du Tessin. Il faut savoir que le haut du Col n'est qu'à moins de 3 kilomètres à vol d'oiseau de la frontière italienne!

Mais juste avant Airolo, nous avons bifurqué sur la gauche pour partir sur la route (parfois pavée...) du Col du Gothard (2'106 m.) qui relie les cantons du Tessin et d'Uri pour arriver à Hospental. C'est ensuite la station d'Andermatt qui est traversée avant la montée sur le Col de l'Oberalp (2'044 m.) et la très belle descente sur Sedrun, dans le canton des Grisons, région qui voit le Rhin prendre sa source. L'ambiance lors du repas à l'Hôtel «La Cruna» était des plus chaleureuse après cette journée bien remplie en sensations diverses. Toutes les Alfa Romeo sont arrivées à bon port et sans encombre, ce qui veut dire que, comme leurs pilotes, elles ont aimés les belles routes traversées.



2^e JOUR : Sedrun – Lucerne

Le petit-déjeuner fut comme la journée: copieux! En effet, c'est à nouveau le Col de l'Oberalp qui nous a accueillis d'entrée afin de continuer sur Wassen et Altdorf, patrie de Guillaume Tell. Une photo devant sa statue s'impose puis naturellement la visite du Musée qui lui est consacré à Bürglen également.

Bürglen étant situé au pied du Col du Klausen (1948 m.), col mythique qui a connu ses heures de gloire grâce à la célèbre course de côte disputée entre 1922 et 1934. Les Alfa Romeo y furent 3 fois victorieuses, notamment avec la P3 et le grand Rudolf Caracciola comme pilote en 1932. Nous sommes certes dans le sens de la descente, mais nous pouvons nous rendre compte, au vu de l'étroitesse de la route, que ce devait être une course extrêmement dangereuse!

Au bas du col, nous sommes maintenant dans le canton de Glaris et la route, moins sinueuse, nous conduit directement à Mollis pour le repas de midi. C'est le chef Cédric qui nous accueille dans une ambiance très «Alfa Romeo» avec de touchantes attentions sur nos tables décorées avec des fanions de notre marque fétiche. La raison en est très simple: Lui et sa femme sont des «tifosi» du Quadrifoglio!

Après un repas typiquement glaronnais, nous reprenons une petite route sinueuse par Reichenburg afin de nous amener au bord du Lac de Sihl (dans le canton de Schwyz) et son fameux pont à «fleur d'eau» qui traverse le lac dans toute sa largeur pour arriver à Einsiedeln à quelques kilomètres de Sattel.

Nous parquons nos Alfa Romeo sous un superbe soleil et en route pour une montée en télécabine tournant à 360° afin d'admirer le magnifique panorama qui s'offre à nos yeux. A l'arrivée, nous sommes au pied d'une des attractions à sensations les plus courues de Suisse: Le Skywalk!

Suspendu à plus de 58 m. au-dessus du sol et long de 374 m. (record d'Europe), ce pont, construit en 2010, a été un défi énorme lors de sa construction comme nous l'explique (en allemand...) notre guide. Et pour certains ces 374 m. ont été les plus longs jamais franchis!



Après le retour en télécabine, départ pour Goldau et le Lac de Zoug avant de longer le Lac des Quatre-Cantons et d'arriver à Lucerne pour le repas du soir et le logement à l'Hôtel Seeburg situé directement au bord du lac. Et pendant que certains sirotaient leur apéritif sur la terrasse, d'autres se battaient avec un tuyau d'essence fissuré qui laissait leur Spider dans un garage!

Fort heureusement un excellent repas et des chambres très spacieuses ont permis à chacun de se remettre de cette journée riche en émotions!





Simmental pour rallier Château-d'Oex, lieu qui marquait la fin officielle de ce superbe voyage à travers une partie de la Suisse.

Mais il n'était pas possible de se quitter sans un «apéritif d'au-revoir» agrémenté de nombreuses friandises sucrées ou salées, servi par les charmantes hôtes de «Lo Carroz di Bossons». C'est dans une ambiance cosy et au milieu d'une jolie collection de voitures classiques que nous avons pu partager un dernier moment de convivialité avant que chacun s'en retourne chez lui!

Je tiens ici à remercier tous les participants pour m'avoir non seulement fait confiance pour cette sortie organisée en peu de temps, mais surtout pour l'ambiance amicale et conviviale qui a prédominé tout au long de ces 3 jours. Merci également aux personnes qui m'ont donné un coup de main afin que tout se passe au mieux et à mes amis français qui sont toujours de la partie lorsque nous organisons nos sorties.

Yves Badan

3^e JOUR : Lucerne – Château-d'Oex

Départ dans les bouchons d'un lundi matin à Lucerne avant de retrouver des routes plus fluides du côté d'Hergiswil, dans le canton de Nidwald, avant de longer les Lacs de Sarnen et de Lungern (canton d'Obwald) et de gravir le Col du Brünig (1'008 m.) pour redescendre sur Brienz et son lac.

Mais si nous parquons nos voitures là, ce n'est pas pour voir passer un troupeau de vaches en transhumance, mais pour monter à bord du train à vapeur qui va nous amener, après une heure d'un voyage à travers des paysages époustouflants, au sommet du Brienz Rothorn à 2'266 m. d'altitude. Le train à vapeur et à crémaillère circule depuis 1892 sur ce tronçon qui a dû, à l'époque, représenter un chantier titanesque pour ceux qui ont aménagé cette voie à ciel ouvert (agrémenté de quelques tunnels) jusqu'au sommet du Rothorn.

Le repas de midi, au menu régional, a permis à chacun de se remettre de ses émotions et, même si la vue panoramique était quelques fois brouillée par les nuages, le retour à Brienz se fit au milieu des conversations et du bruit typique de la locomotive à vapeur.

Pour la fin de notre périple, c'est le long des Lacs de Brienz et de Thoune que nos Alfa purent faire parler la cavalerie! Et comme nous étions dans le canton de Berne, il était normal de sillonner une partie du





SORTIE DU SAMEDI 17 OCTOBRE 2020



22 véhicules de notre marque préférée avec pas moins de 38 personnes à leur bord dont 2 très jeunes Alfistes se sont retrouvés au garage Rebellion Motors pour cette quatrième journée 2020 avec 4 cantons au programme: Vaud; Neuchâtel; Berne et Fribourg.

Après s'être fait offrir les cafés/croissants par nos hôtes, c'est en 2 groupes que s'est effectuée la visite des différents ateliers de restauration des «anciennes» comprenant: Les différents showrooms; la partie moteurs; la sellerie ainsi que le garage d'entretien des modèles récents.

Nous avons eu le privilège d'accéder à la partie «conciergerie» du bâtiment dans lequel sommeillent en attendant leurs propriétaires, un nombre impressionnant de modèles de collection allant de la Jeep Willis à la Bugatti Chiron en

passant par tout ce que la production automobile a su réaliser de magnifique. Il manquait peut-être quelques Alfa.

Un dernier coup d'œil aux LMP1 qui ont participé au Mans avant de se dégourdir les jantes en direction de La Neuveville où nous avons rendez-vous pour le repas de midi.





Après 90 km et 1h30 de belles routes automnales sans encombre ni incident, nous nous retrouvons tous au bord du lac de Biemme afin de partager un sympathique moment dans la salle qui nous est réservée à l'Hôtel Jean-Jacques Rousseau.

Yves Badan, notre président, exprime un premier bilan du club en cette année 2020 si particulière et profite de l'instant pour accueillir les nouveaux membres qui participent à leur première sortie.

cérémonies aztèques du cacao aux innovations d'aujourd'hui.

Nous pouvons à la fin de la visite tester plusieurs saveurs lors d'une dégustation de chocolats, sans oublier comme il se doit, une petite visite à l'inévitable boutique.

Après les derniers commentaires de la journée sur le parking accompagnée d'une vente improvisée



Nombreux sont ceux qui auraient aimé profiter plus longuement des lieux mais il est déjà temps de parcourir les 70 km qui nous séparent de la visite de la Maison Cailler, à Broc.

C'est également en deux groupes que nous explorons l'histoire du chocolat à travers une série d'expériences interactives et multi-sensorielles des

des articles de la boutique, il est temps pour chacun de reprendre sa fidèle monture pour cette fois une destination personnelle.

Johnny Balanche



QUELQUES RÉFLEXIONS SUR LA RESTAURATION

RESTAURER POUR ROULER

Cela consiste à faire le minimum de travaux pour que le véhicule puisse passer le contrôle technique.

LES AVANTAGES

C'est la solution la moins coûteuse qui permet de maintenir le véhicule dans son jus et par la même occasion de préserver l'âme du véhicule.

LES INCONVÉNIENTS

C'est un chantier qui n'en finit pas.

RESTAURATION INTÉGRALE

Mettre tout en œuvre afin que le véhicule soit comme à sa sortie d'usine.

LES AVANTAGES

Rouler en ancienne à l'état neuf = fiabilité

LES INCONVÉNIENTS

Cette opération peut engendrer un coût qui peut rapidement dépasser la cote de la voiture...

RESTAURER MIEUX QUE NEUF DITE À L'AMÉRICAIN

LES AVANTAGES

Permet de faire ce que l'on veut sans se soucier de l'origine

LES INCONVÉNIENTS

Cette opération peut engendrer un coût qui peut rapidement dépasser la cote de la voiture et qui du point de vue historique est une catastrophe.

RECONSTRUCTIONS: RÉPLIQUES OU HISTORIQUES?

Cela concerne en général des véhicules d'exceptions en partant d'une carte grise, d'un numéro de châssis ou d'une épave.

LES INCONVÉNIENTS

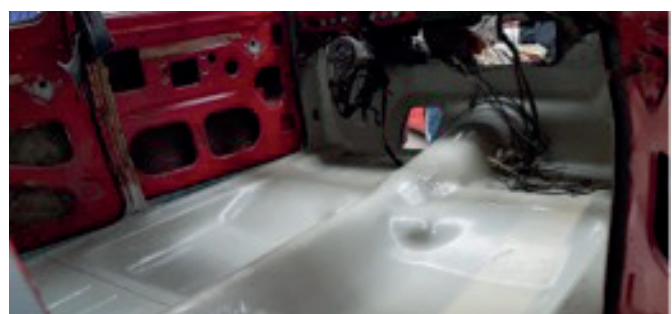
Il arrive souvent que deux voitures « légitimes » voient le jour avec le même n° de châssis...

EN CONCLUSION

Restaurer ou faire restaurer un véhicule de collection est une belle expérience qui peut vite tourner au vinaigre, mais quelque soit le type de restauration on sait ce que l'on a dans son garage.

Pour les futurs acquéreurs d'une voiture ancienne, il est important de prendre note que lors d'un achat de ce type, en plus de prendre son temps, il faut toujours se faire conseiller par un spécialiste ou un professionnel. Cela évite beaucoup de déconvenues et de frais satellitaires.

Claude Novelli



HISTOIRE D'UNE ALFA ROMEO GIULIETTA PAS COMME LES AUTRES ...

Je vais vous conter l'histoire d'une belle Giulietta (Coupé Sprint Veloce), née en Italie en juillet 1956 sous une robe blanche dessinée avec maestria par Franco Scaglione chez Bertone et qui est aujourd'hui une « star » car unique ...

Arrivée à Lugano-Agno (siège à l'époque de l'importateur Alfa Romeo en Suisse), elle fût livrée quelques temps après à un certain Jean-Pierre Schild à Genève. Ce dernier, skieur émérite, était également un fin pilote automobile (qui officiait dans la fameuse Ecurie La Meute) connu au-delà de nos frontières. Giulietta remplaça donc la très belle Alfa 1900 avec laquelle il courait avant. Très rapidement les résultats se montrèrent à la hauteur de ses espérances et ces derniers s'enchaînant, M. Schild s'inscrivit (avec d'autres pilotes de La Meute) au Mille Miglia 1957, épreuve de rêve durant laquelle Giulietta se classa 15^e de la catégorie des 1300 cm³.



Schild - Mme Aumas au Lyon-Charbonnières 1957



Orville - Brandt au Lyon-Charbonnières 1959

La Giulietta Sprint Veloce a encore sa carrosserie Bertone au départ du Lyon-Charbonnières 1957, alors qu'au départ de 1959 elle arbore l'avant modifié et le « double bulles ». A noter derrière notre SVZ, celle du pilote yverdonnois Edgar Berney qui elle est déjà en version SVZ définitive!

La vie de notre petite Alfa aurait pu continuer « paisiblement », mais un accident routier avec un cheval des Franches-Montagnes vint perturber « ce long fleuve tranquille » en 1957 au Rallye de Genève! Si bien qu'il fut décidé d'amener la voiture à Milan chez Zagato afin de la transformer selon la recette gagnante qui était servie à l'élite des pilotes milanais. La Carrozzeria Zagato, qui a toujours été réputée pour l'allègement et l'aérodynamisme de ses autos, intervient afin de gagner quelques précieuses secondes. Et les résultats étaient là! Raison pour laquelle M. Schild décida de modifier la carrosserie selon les dernières trouvailles des ingénieurs milanais. Outre le fameux « double bulles » sur le toit, l'ensemble fût remanié complètement afin d'optimiser les performances, déjà très élevées à la fin des années 50, de notre Giulietta. Elle fût également « habillée » d'une belle robe rouge avec une large bande blanche, couleurs officielles des pilotes Suisses, partant de l'arrière jusqu'au Scudetto en 1958, alors qu'en 1959 (photo du bas le 28 juin, Schild est devant la Ferrari 250 GT de di Priolo...) elle ne l'a plus!



Schild au Landeron 1958
(Photos collection Schild)



Giulietta (SV châssis AR2488) devint donc une Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce Zagato et continua à essaimer les circuits et les courses européennes comme ses 3 autres sœurs ex-Bertone modifiées par Zagato de manière non-officielle (tout comme les 15 SVZ suivantes qui seront considérées comme illégitimes par Alfa Romeo!). Car il faut bien l'avouer les Zagato étaient nettement plus rapide que les Giulietta d'usine, ce qui eut le don d'agacer fortement les gens de Portello! Un «arrangement» à l'amiable fut donc trouvé qui permis à Zagato de ne plus devoir transformer la carrosserie Bertone, mais de recevoir directement les châssis-moteur à empattement court sans carrosserie. Au Salon de Genève 1960, la SZ est officiellement présentée dans sa version définitive et en juin elle remporte déjà la Coupe des Alpes!

Jean-Pierre Schild, qui partageait très souvent sa Giulietta avec Jean Aumas, autre pilote genevois émérite, l'avait vendue à Monsieur Arbalétrier de Genève également. Ce dernier qui possédait une entreprise de transports pilotera de longues années sa SVZ dans des courses de côte ou des slaloms avant de la revendre au début des années 70.

Giulietta SVZ 2488 est une voiture de course. Et qui dit voiture de course, dit bien entendu voiture soumise à des contraintes beaucoup plus importantes que la voiture de «Monsieur-Tout-Le-Monde»!

Raison pour laquelle non seulement elle reçut des modifications mécaniques (changement de moteur au Garage Corminboeuf à Bellevue par exemple) mais qu'elle fût également impliquée dans une collision qui l'a contrainte, à nouveau, à retourner chez un carrossier pour réparation. Là, elle bénéficia de nombreuses modifications (capot-moteur, vitrages, etc.) dont un avant qui, cette fois, ressemble à celui de la SZ dont la production était en cours. Nous sommes en 1962 et cette fois notre Giulietta ne changera plus d'aspect jusqu'à aujourd'hui.

La vie de Giulietta va prendre un petit air de «Star» lorsqu'elle rejoint, dans les années 80, l'incroyable collection «Rosso-Bianco» de Peter Kaus en Allemagne. En effet, elle trône au milieu de la plus grande collection au monde de voitures de courses! Et bien sûr notre marque fétiche est représentée avec une pléthore de modèles historiques. Jugez plutôt: 6 Alfa 33 dont bien sûr une Stradale, toutes les Zagato (SVZ 2488 mais également SZ, SZT, TZ1 et la sublime TZ2) sont là, au milieu des Ferrari 512, Porsche 917, Jaguar Type C et D, etc. Un livre a été édité avec toutes les voitures de la collection (Rosso-Bianco la Collection) et je ne peux que vous inciter à essayer de vous en procurer un!

Giulietta 2488 coule des jours paisibles et malheureusement son fabuleux moteur ne vrombit plus. Peter Kaus, son propriétaire, décide de vendre et de disperser sa collection en 1987 et en 1990 dans diverses ventes aux enchères. C'est donc en 1990, à Paris, lors de la vente de Maître Poulain, qu'elle fût acquise par un italien, Monsieur Luigi, et qu'elle disparut des radars...!

Fort heureusement un membre du Registre, de surcroît membre fondateur et ancien Président, l'ami Antoine Kohler pour ne pas le nommer, est passionné par l'histoire des Giulietta. A tel point qu'il édite de nombreux petits livres avec un autre passionné, ancien membre du RSAR, Yves Charbon. Antoine va chercher pendant de longues années à savoir ce qu'est devenu notre SVZ 2488 dont d'abondantes photos ornent l'un de ses livres.

Il a même eut la chance de pouvoir interviewer Jean-Pierre Schild avant sa mort qui lui a raconté des anecdotes croustillantes sur Giulietta et ces années folles.

Les histoires des Alfa Romeo anciennes me passionnent et nous avons souvent discuté de ces fameuses Giulietta ou Giulia Zagato avec Antoine qui avait eu la chance de pouvoir photographier



notre «Star» lorsqu'elle était dans la collection Rosso-Bianco. Mais depuis, aucune trace si ce n'est l'information de notre ami Philippe Jacquot qui savait qu'elle était immobilisée au fond d'un parking parisien!

Comme vous le savez, le hasard fait parfois bien les choses... Lors de la visite du Salon Epoqu'Auto à Lyon en novembre 2019 avec bon nombre d'autres membres du RSAR, il y avait quelques Alfa Romeo très intéressantes et rares sur le stand de nos amis du CARF, de même que sur un stand adjacent. Ma curiosité l'emportant, je ne pus m'empêcher d'en connaître plus sur le propriétaire de ces merveilles. Ce qui m'amena sur le stand de la Collection Anna-Lisa et de parler avec le propriétaire (Patrick) de ces voitures et de la personne (Grégory) qui s'occupait de tracer l'historique des voitures composant cette collection de 72 voitures! Et ce dernier me parla d'une mystérieuse Giulietta SVZ, ancienne voiture d'un certain... Jean-Pierre Schild!

Ni une, ni deux, je pris immédiatement rendez-vous afin de voir si c'était bien «notre» Alfa! Et c'est accompagné d'Antoine, de Jean-François et de Gaëtan que nous nous sommes rendus dans un grand hangar de la région lyonnaise. Et elle était là, nous attendant... reconnaissable entre mille, certes, mais nous vérifiâmes tous les éléments qui prouvaient, encore plus, que c'était bien ELLE! Antoine était très ému, comme s'il retrouvait 32 ans plus tard une amie d'enfance!

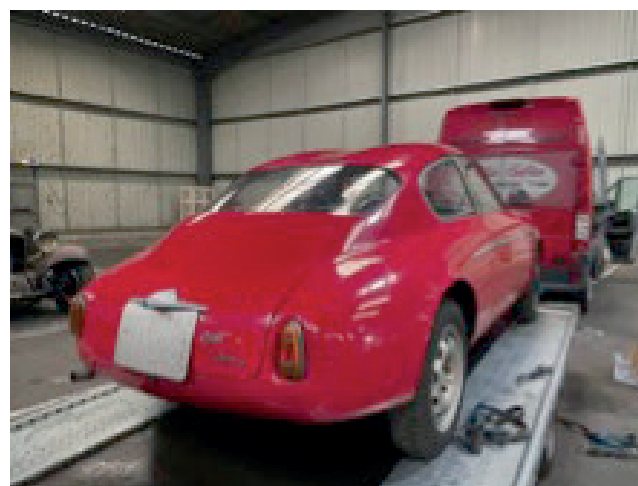
Il devenait donc essentiel que Giulietta revienne en Suisse, patrie de ses débuts et de ses exploits. Et bien sûr que son futur acquéreur puisse non seulement l'acheter (le prix affiché était à la hauteur de sa rareté) mais également entamer une restauration en règle puisqu'elle était immobilisée depuis près de 50 ans! J'avais une idée de la personne qui pourrait mener à bien cette «résurrection» car la qualité et la rareté des Alfa Romeo qui composent sa collection sont tout simplement impressionnantes. Contact fut pris et quelques jours après nous étions à nouveau dans la région lyonnaise. Le coup de foudre fut immédiat et la décision d'acheter et de restaurer Giulietta prise. Grâce à nos recherches en commun avec Antoine et Grégory, je pus constituer un dossier retraçant l'historique presque complet de notre SVZ, mais surtout d'obtenir un permis de circulation pour notre Giulietta!

A l'heure où j'écris ces lignes (fin décembre 2020) elle est partie à Milan pour démontage (qui révélera

quelques mauvaises surprises...) la partie moteur-boîte restant en Italie, sachant que le reste va être entièrement restauré dans la région de Neuchâtel.



Les retrouvailles...



Bien sûr la vie de notre petite Giulietta SVZ 2488 n'est pas finie et une nouvelle page s'ouvre. Antonio, son nouveau propriétaire, entend la faire courir au Mans Classic 2021 si elle est prête, avec 2 autres Alfa Romeo célèbres qui sont dans sa collection, à savoir une Giulia TZ1 et une autre Giulietta qui est une SZT...

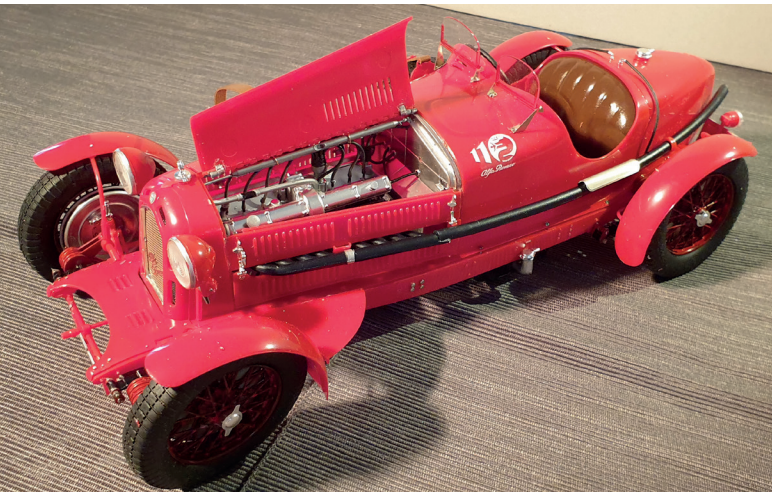
Mais il reste beaucoup de travail, car tout l'avant va être reconstruit afin de revenir à la version de Schild et de la carrosserie première de Zagato.

J'espère que l'histoire de cette Alfa Romeo Giulietta vraiment unique saura vous inciter à venir la découvrir lorsque sa restauration sera achevée.

J'en profite pour remercier ici toutes les personnes (Antoine, Grégory, Patrick, Jean-Luc, Hubert, Alain, et bien sûr Antonio) qui ont permis que cette histoire se concrétise et perdure.

Forza Alfa, Forza Giulietta !!!

MODÉLISME



8C 2300 Monza Italeri 1:10



Tecnomodel et Ottomodel 1:18



2600 SZ Tecnomodel 1:18



Giulietta SV «La Goccia» Michelotti par Tron 1:43



GTV V6 24V Ottomodel 1:18

Avec l'aimable autorisation de
Christian Delageneste



PHOTO JUNIOR
34 AV. S. CLEMENCEAU
06 700 34 NICE

XIX^{ème} COUPE DES ALPES 1958

Giulietta SVZ 1:43
Delageneste - Consten



CALENDRIER DES SORTIES DU RSAR EN 2021



1^{ère} SORTIE DU PRINTEMPS

Dimanche 25 avril – à définir

Organisation: Comité

2^{ème} SORTIE DU PRINTEMPS

Samedi 5 juin – à définir

Organisation: Comité

1^{ère} SORTIE D'ÉTÉ

Dimanche 25 juillet – à définir

Organisation: Comité

2^{ème} SORTIE D'ÉTÉ

Dimanche 22 août

1^{ère} SORTIE D'AUTOMNE (40^e anniversaire)

Samedi 18, dimanche 19 et lundi 20 septembre

Probablement: Italie | Organisation: Comité

2^{ème} SORTIE D'AUTOMNE

Dimanche 17 octobre – à définir

Organisation: Comité

JOURNÉE TECHNIQUE

Samedi 13 novembre | Organisation: Comité

REPAS DE NOËL / FIN D'ANNÉE

Début décembre – lieu et date à confirmer

Organisation: Comité

AUTRES ÉVÉNEMENTS

MILLE MIGLIA

Mercredi 12 mai au samedi 15 mai

RÉTROMOBILE - PARIS

Mercredi 2 juin au dimanche 6 juin

LE LANDERON CLASSIC

Samedi 5 juin

LE MANS CLASSIC

Jeu 1^{er} juillet au dimanche 4 juillet

SORTIE CIRCUIT

Vendredi 9 juillet – Circuit de Bresse

LÉMAN RÉTRO

Samedi 28 et dimanche 30 août

EPOQU'AUTO

Vendredi 5 au dimanche novembre

Les stamms 2021 reprennent le 29.04.2021: Tous les derniers jeudis du mois (selon évolution de la situation sanitaire).

Mois	Date	Région	Lieu	Local / Restaurant	Responsable
Avril	29	Nord Vaudois / Neuchâtel	Grandson	Cercle de Voile	E. Puerari
Mai	27	La Broye	Romont	La Poularde	F. Imbastaro
Juin	24	La Côte	Bassins	Garage Bandieri	R. Bandieri
Juillet	29	Lavaux	Chexbres	Rest. Du Golf de Lavaux	Ph. Cornu
Aout	26	Chablais	Aigle	L'Usine	A. Kohler
Septembre	30	Gros de Vaud	Chavornay	Le Petit Corbeau	J.-F. Schwarz
Octobre	28	La Côte	Morges	Le Tennis	Y. Badan

LA BOUTIQUE

DES CADEAUX À RE-DÉCOUVRIR!

Avec plus de 150 polos, t-shirts, chemises, gilets, vestes et polaires, la boutique du RSAR regorge d'idées de cadeaux. Blanc, rouge, noir, vous n'avez qu'à choisir... mais pourquoi choisir ?

Sans oublier les autocollants et logos à coudre, les porte-clés, les casquettes et les couteaux suisses, sans lesquels nul ne devrait s'aventurer dans une sortie du Registre. A petit prix, n'hésitons pas à faire plaisir, pour moi ou pour toi! Pour toute question ou commande, n'hésitez pas à contacter notre site.

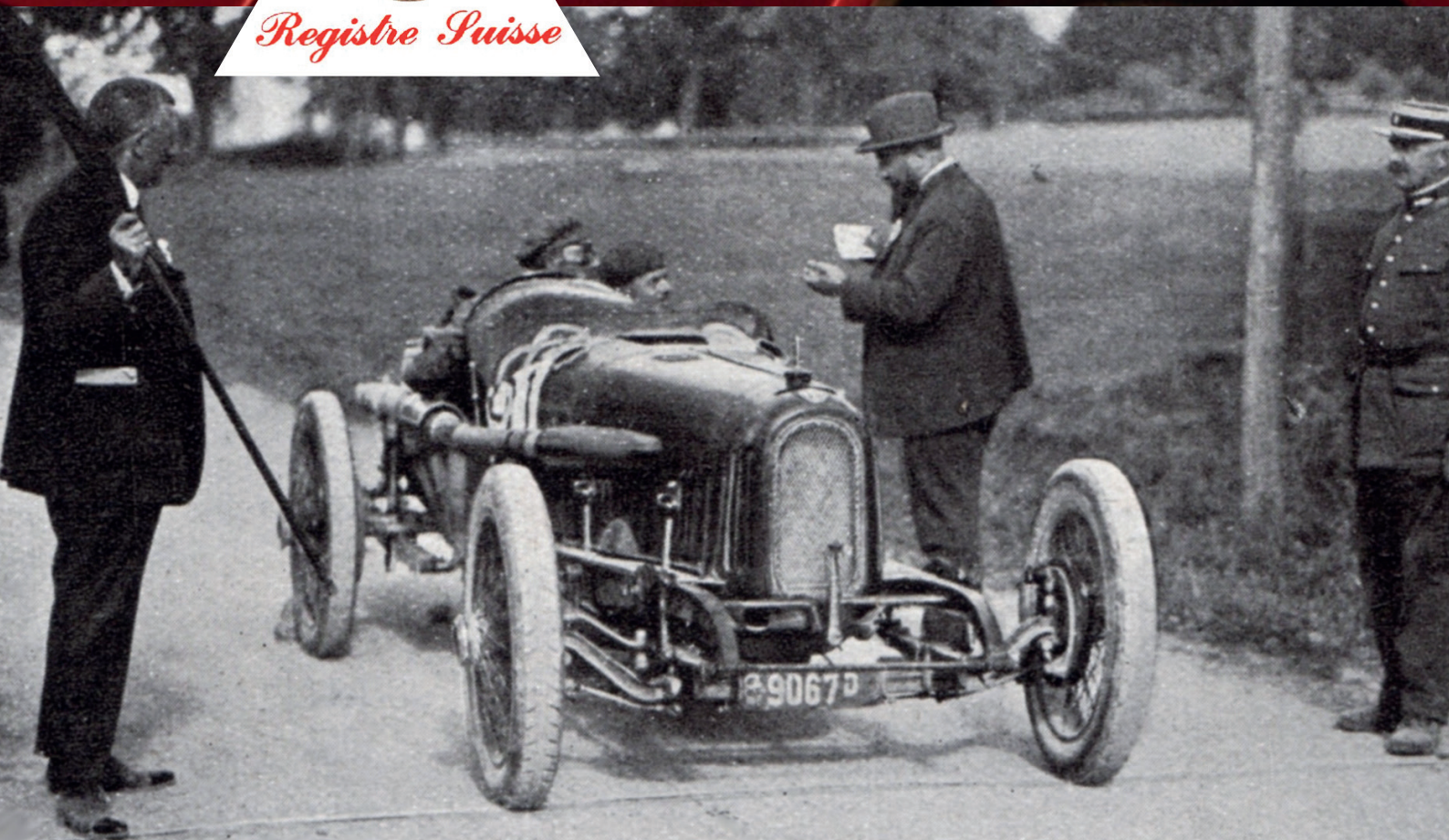


www.rsar.ch





Registre Suisse



Albert Schmidt de Genève Alfa Romeo RL TF
La semaine automobile d'Evian-les-Bains

Photo: La Suisse Sportive N° 838 1.9.1923.

www.rsar.ch

