



Bulletin 34
2011



Registres Suisse 30^e

Sommaire

		<i>Page</i>
	Billet du Président (Ph. Cornu)	3
Sortie du		
16 avril	Sortie de Printemps RSAR De Château en Château. (G. Gombau)	4
19-20 juin	Sortie du 30^e Anniversaire du Registre Yverdon-les-Bains – Lucerne – Estavayer-le-Lac (Ph. Cornu)	8
RSAR et LUCERNE	Le musée des transports (A.Kohler)	17
15 octobre	Journée Technique Garage Autodelta La Chaux de Fonds (G. Gombau)	21
26 novembre	Repas de fin d'année du RSAR Martigny (G. Gombau)	27
Zagato	La saga des alfa zagato (1^{re} partie) (Y. Badan)	33
A propos du RSAR	Shop du RSAR	38
Annonces Sorties 2012		
6-8 juillet	Le Mans Classic (Y. Badan)	40
	Calendrier des manifestations 2012	41
	Comité 2012	42

Mot du Président

Le 100^e de A.L.F.A (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili), le 30^e du RSAR ont passé, 2012 sera l'année du 50^e de Giulia et 2015 sera le 100^e de l'année ou Nicolas Romeo rejoint A.L.F.A donnant naissance à Alfa-Romeo.

2011 n'a pas été une année de commémorations, mais n'a pas pour autant manqué de manifestation. Pour 2012 le RSAR vous propose un programme d'activités qui, avec les invitations de nos Clubs amis, vous occupera presque tous les weekend de printemps à l'automne.

Je vous engage à participer aux invitations du CARF ou du Quadifoglio Belgio qui l'un et l'autre vous offre la possibilité de faire quelques tours de piste sur les circuits de Charade ou de Spa-Francorchamps. Pour leurs fidèles participations à nos sorties, nous leur devons bien cela.

Toutes ces activités devraient redonner de l'intérêt au Registre, motiver ses Membres, mais peine perdue, l'encaissement des cotisations n'a jamais été aussi lent et leurs silences aussi nombreux, ce qui occasionna la démission d'une quinzaine de membres.

Heureusement qu'il y a eu de nouveaux Membres qui n'ont pas hésité à prendre des initiatives. Yves a organisé pour la deuxième fois la sortie à Lyon à Epoqu'Auto, Fabrice la sortie de fin d'année au Valais. Que les anciens prennent exemple et contribuent ponctuellement à la mise sur pieds d'une sortie, fassent connaître leur Région. Tous les cantons romands et la France voisine sont représentés par les membres, votre participation évitera que l'on se retrouve souvent dans les mêmes lieux.

Par les différents anniversaires nous avons eu l'occasion de renouer des contacts avec des «Alfistes» de tout pays. Il me paraît important de développer ces contacts en participant à leurs manifestations.

Cette année vos vice-président et président ont participé au «Savoisien» organisé par la section lyonnaise du CARF. Rallye de 2 jours dans la région d'Albertville. Par des routes de moyennes montagnes qui n'ont rien à envier aux routes du Rallye du Valais. Quant à l'accueil des participants nous ne pouvons que prendre exemple sur nos amis français.



Votre président prend de l'âge, bien que rouler en Alfa maintient jeune !! Cela fait dix ans que je suis au comité, dont quatre comme Président, je me donne encore une année. Tout le plaisir que j'ai eu, tout d'abord en qualité de secrétaire puis comme président, ne peut que vous encourager à devenir le 6^e Président. (On me suggère de rester au comité pour les relations extérieures)

Cette année nous devons trouver un(e) secrétaire et un(e) caissier(e). Le Comité est en mesure de vous soumettre la candidature d'une caissière, en la personne de Madame Bandieri et nous espérons en faire de même pour le poste de secrétaire, malheureusement seule l'Assemblée Générale nous permettra de découvrir la ou le secrétaire qui nous manque, les Statuts exigeant que le comité comprenne au moins un Président, une Secrétaire et un Caissier.



Plus douloureux est le décès accidentel en montagne de Pierre Luthi, retrouvé sans vie lundi 9 mai 2011 dans la face nord-est du Rocher du Midi à Château-d'Oex. Parti de son domicile fribourgeois en randonnée le 8 mai il n'est pas rentré comme prévu.

Membre du Registre depuis 1988 et du Comité de 2000 à 2006.

Souvent imprévisible, lors de sorties on le retrouvait le long du parcours, tout à coup venant d'ailleurs, comme au 100^e à Milan, toujours empreint de liberté, il nous restera les souvenirs de bons moments passés aux pique-niques que le bon docteur Luthi organisait du Mont -Vully.

Sortie de Printemps 16 avril 2011

De château en château à travers Vaud et Fribourg

Nous avons pour la deuxième fois consécutive rendez-vous avec un soleil radieux au motel de Villars-le-Terroir pour notre première sortie de l'année. La participation a été bonne avec 29 personnes réparties dans 20 voitures.



Nous avons eu la visite d'un voisin des lieux et membre accompagné d'un des plus beaux modèles Alfa produits à ce jour la 8C competizione spider. Nos modèles n'ont pas pris une ride durant cet hiver et elles ont toutes une année de plus. Tout le monde est content de se revoir, les discussions vont bon train et par conséquent très peu de personnes ressentent le besoin d'étudier le road book.



C'est un parcours très varié à travers les cantons de Vaud et Fribourg qui va nous amener à Châtel St Denis – les Paccots pour le repas de midi puis au château d'Aigle. Tout le monde arrivera à destination et même certains alufistes, comme de coutume, en ayant découvert des variantes de parcours à celle proposée par le road book.





Le parking du restaurant «Les Rosalys» aux Paccots est complètement saturé d'Alfa. On a pu constater que l'on n'a pas encore rangé les chasse neige. On ne sait jamais ce que nous réservent les caprices du mois d'avril à cette altitude de 1200m.

De quoi peuvent-ils bien parler avec le capot ouvert de cette Spider?



Pendant ce temps d'autres apprécient tellement l'apéritif sur la terrasse du restaurant «Le Rosalys» que l'on va oublier de faire la photo souvenir du groupe. Le repas typiquement montagnard sera servi et en surprendra plus d'un par sa richesse calorique.



Le non respect du parcours proposé par le road book se traduit généralement par un prolongement du parcours et de sa durée sauf pour un membre au volant d'une GTV 1750 Bertone rouge ici clairement photographié derrière moi, sachant que le timing avait «glissé» d'un quart d'heure et à l'aise sur les routes des hauts de Montreux, a pris un raccourci pour arriver un quart d'heure avant moi et parquer comme un ami du châtelain devant le château d'Aigle.

Aussi élégantes que les rues de Montreux que l'on traverse nos Alfa sont à l'aise et ravissent les regards des passants.





Heureusement que certains membres s'intéressent aux étiquettes plutôt qu'au contenu des supports d'étiquettes. Je ne sais pas si le château d'Aigle a rétréci par rapport à l'époque où je l'ai visité en culotte courte, certes il a toujours été plus petit que le château de Chillon mais il m'a paru vite «expédié» au profit de la dégustation où notre guide a dû dire, comme le prouve la photo, un seul verre à la fois.



La journée a été belle et bien remplie. La dégustation à la cave du château a été une excellente manière de clôturer la journée. Pour une poignée d'irréductibles et contents d'être ensemble, la soirée s'est prolongée par un repas plus favorable à notre formule sanguine et agrémenté d'innombrables éclats de rire dans un restaurant de la ville d'Aigle.

Pour ma part je suis rentré très content d'avoir partagé une journée avec des amis liés par la même passion.

Georges Gombau



Sortie du 30^e Anniversaire du Registre

Souvenir des années 80, la fondation du Registre



Lorsque nous avons fondé le Registre, avec Jean Daniel Jornayvaz, le samedi précédant l'appel du 8 novembre 1981, nous avons envisagé la possibilité de se retrouver les deux, seuls, autour d'un verre, l'histoire aurait pu s'arrêter là...

Les passionnés d'Alfa Romeo ont toujours existé, il manquait en Suisse une structure capable de les réunir, de maintenir, et d'alimenter un «Cuore», souvent sportif et toujours palpitant.

En 1976, j'ai rencontré Jean-Daniel Jornayvaz dans son bureau d'architecture situé à Rivaz, face au lac, avec le château de Glérolles et St.Saphorin au loin.

A ce moment là, j'avais déjà un intérêt pour Alfa et je me suis rendu compte qu'il était très documenté sur la production d'après-guerre. Sur ses conseils, en vue de maîtriser le sujet, je fis, à Florence l'acquisition indispensable du livre intitulé: «Tutte le Vetture Alfa Romeo dal 1910», une bible de 875 pages écrite par celui qui fut l'historien de la Marque et le Fondateur du Musée Historique d'Arese.

L'idée de départ se basait sur le principe de redonner aux Alfa, trop souvent maquillées de façon fantaisiste, leur véritable état d'origine, labellisé Milano.

Il soulignait souvent que c'est une des rares marques automobiles, où les enseignements de la course sont directement appliqués à la série. Pour illustrer le propos, citons l'utilisation généralisée des blocs moteurs et carters de différentiels en alliage léger, des boîtes à 5 vitesses, des profilages de carrosseries type «coda tronca»

Les fourrures sur le tableau de bord ou les aigles ornant le capot déclencheront quelques coups de tonnerre mémorables...

Pour lui, cette passion est née durant ses études au Technicum de Genève, lorsque les locaux de la section mécanique vibraient aux rugissements de l'Alfa Romeo TZ 1 du pilote genevois Charles Ramu-Caccia. C'est là que se faisaient les séances de réglage, qui méritent la

note de 10, en effet à la course de côte Ollon-Villars, la TZ1 faisait un meilleur chrono qu'une TZ 2 d'usine...

Un excellent coup de volant et un pied droit lesté, serviront ses Alfa: Giulietta Sprint, Berline T.I.,Alfasud, Super 1.6, 1.3 TI, TI Super, 1750 Berline, Alfetta, 1750 et 2000 Bertone, GTV6. Il savait bien comment les débousser et monter les régimes à 7500 tours sur des routes magnifiques, libérées par l'indispensable klaxon deux tons, un peu à l'image du film «Il Sorpasso» de Dino Risi, tourné en 1962. Le jeudi, il fallait se rendre au kiosque à journaux de la gare pour acheter en primeur l'Automobil-Review porteuse de petites annonces auxquelles il fallait répondre rapidement. Il avait la clé permettant de lire les sigles figurants sur les blocs moteurs, donnant de précieuses informations sur la cylindrée.

Dans sa bibliothèque, il y avait tous les essais de la presse spécialisée: RA/ AR, Quattroruote, l'Auto Journal, L'Automobile, Sport-Auto, Auto-Motor und Sport.

Ses auteurs préférés se nomment Paul Frère, Philippe Toussaint, Alain Berthaut, et en Italie Giovanni Lurani.

Il sera notre premier Président jusqu'en 1987, donnant avec les adhérents de 1981, une double étincelle qui allumera les passions et permettra de sauver quelques belles milanaïses...



Lors de nos virées à l'OTM de Berthoud, à Lyon ou à Milan, nous créons des contacts et ramenons de quoi compléter nos documentations. A Lausanne, nous rencontrons les anciens pilotes Toulo de Graffenried, Robert Jenny, le préparateur Charles Saurer et Claude Frésard. A Yverdon, le garagiste et agent Alfa Romeo Ulrich Hofer nous apporte tout son savoir et son expérience sur les mécaniques milanaises. A l'étranger nous pouvons compter sur Claude Müller et Philippe Jacquot en France, Thierry Inghels en Belgique, Massimo Giriodi en Italie.

Puis nous avons mené simultanément la restauration de deux Giulietta en constatant qu'il n'existait aucune association pour cette marque, d'où notre décision de lancer l'idée, dont le but essentiel est la conservation des Alfa Romeo dans leur état d'origine.



Les priorités sont données aux actions suivantes :

- Informations sur l'identification des modèles construits à Milan.
- Edition d'un Bulletin de communication.
- Recensement des spécialistes et fournisseurs de pièces détachées.
- Création d'une Commission Technique
- Participation à des manifestations en rapport avec la marque.
- Mise en place et animation d'une table ronde mesuelle.
- Recherche de contacts avec des Clubs Alfa Romeo à l'étranger.
- Signature d'une convention, avec Alfa Romeo Suisse à Agno au Tessin.

Au 31 décembre 1985, l'association comptait 59 membres actifs et 15 membres partenaires. Le 9 septembre 1988 à l'âge de 50 ans, il nous quitte pour toujours après quelques jours d'hospitalisation. Voilà brièvement narées, pour ceux qui ne l'ont pas vécu, les premières années du Registre Suisse Alfa Romeo.

Je tiens ici à remercier tous les adhérents et, en particulier les Membres des Comités successifs qui ont su, par leur engagement et leurs compétences donner longue vie au Registre Suisse Alfa Romeo.

Antoine Kohler



*1^{er} Président
Jean Daniel Jornayvaz
Activités du RSAR
1982 - 1987*



*2^e Président
Antoine Kohler
Activités du RSAR
1988 - 1994*



*3^e Présidente
Arlette Aubry
Activités du RSAR
1995 - 1999*

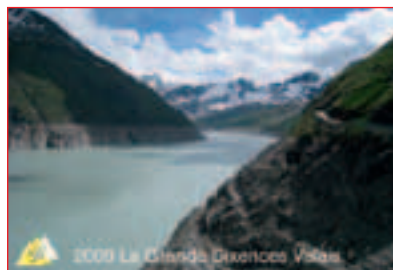




*4^e Président
Henri Rengel
Activités du RSAR
2000 - 2006*



*5^e Président
Philippe Cornu
Activités du RSAR
2007 - 2010*



Sortie du 30^e Anniversaire du Registre Yverdon-les-Bains – Lucerne – Estavayer-le-Lac (Ph. Cornu)



Vendredi 27 accueil des amis français et belges à l'Expo hôtel à Yverdon-les-Bains

Le 100^e Alfa Romeo est passé, il est temps de se rappeler qu'il y a Trente ans et plus précisément le 8 novembre 1981 le Registre Suisse Alfa Romeo naissait. On ne pouvait souhaiter, pour cet anniversaire, un meilleur week-end, le plus beau de tout l'été! C'est ainsi que le vendredi 27, dans une ambiance chaleureuse qui présageait déjà de deux belles journées, nous avons accueilli à Yverdon-les-Bains, par un apéro de bienvenue suivi d'une pizza, les membres des clubs amis de France et de Belgique.

Le samedi, le rendez-vous était fixé à 8h00 à la concession Fiat, Lancia, Alfa Romeo du Centre Auto-Fila à la route de Treycovagnes 1400 Yverdon-les-Bains. Cafés croissants et un riche buffet, de fruits, yoghourts étaient offerts par M Leimer concessionnaire Alfa Romeo. Cette concentration annoncée dans le journal local attirera, clients et curieux, ravis de venir admirer une quarantaine de «Old-timer» toutes des Alfa Romeo vieilles de trente années au moins, exceptées les deux 8C, un spider et un coupé récents, mais construites à 500 exemplaires seulement.

L'exposition n'aura jamais été aussi belle, Giulietta Sprint, Spider 2000 et 2600, Giulia, Spider, Zagato, ES 30, Duetto. GTV Bertone, Berlina 1300. 1600. 2000 et 8C etc.





Auto Fila Départ

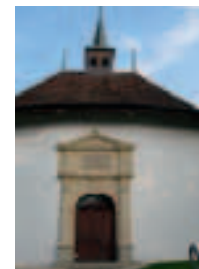
Notre Ami Yves Charbon, dont tous les «alfistes» connaissent sa passion pour les Alfa Romeo, nous avait préparé une petite épreuve de navigation, d'une cinquantaine de kilomètres à parcourir à la moyenne de 42 km/heure. Les 39 voitures inscrites, «Roadbook» en mains, s'élancèrent toutes les trente secondes. Le temps de parcours, le respect de l'itinéraire et les réponses au questionnaire détermineront le ou les vainqueurs.

Le temps du départ approche, il est temps de chauffer les moteurs, de découvrir les premiers problèmes, boîte de vitesses pour le spider 2600, petite fumée bleue sur un spider. Optimistes les trente-neuf voitures prennent la route.





L'épreuve de navigation, conduira les voitures d'Yverdon-les-Bains route de Montagny, par la Station thermale, puis en direction d'Yvonand, Les Vursis, Molondin, le Vallon de la Manthue, Chêne-Paquier, Chavannes Le Chêne, Treytorrens, Le Moulin, Combremont le Petit, Villars le Comte, Neyruz au «Stop and go» de Moudon .



Premier abandon:

Ces soixante-cinq premiers kilomètres auront raison de la boîte à vitesse du spider 2600 de nos amis belges, les Mittler. Ils auront mille peines à trouver à Bulle ce magnifique samedi de printemps une dépanneuse, une voiture de location, ou un taxi. Nous pensions naïvement habiter un pays super équipé! Or un samedi les seules voitures de location se trouvent aux aéroports, dommage! C'est ainsi que nos amis belges rentreront chez eux en train, abandonnant leur voiture au dépanneur et leur finance d'inscription pour le bien du registre, merci à eux deux.



Parcours libre:

Moudon, Montet, Siviriez, Villaraboud, Le Pojet, Vuadens Bulle , La Tour de Trême, Broc, Charmey jusqu'au Jaun Pass altitude 1509 m, premier regroupement, le temps de reposer les mécaniques, et aux pilotes de se compter et de partager un apéritif par un temps magnifique mais encore un peu frais.



De l'apéritif au «Jaun», une descente d'une trentaine de kilomètres dans le «Niedersimmental» nous conduit pour le repas de midi au restaurant «See Rose» à Faulensee par Reichenbach, Wimmis, Spiez et pour les dix derniers kilomètres le long de la rive du lac de Thun.



La pause est bien méritée le temps d'un «Lunch» : Sandre du lac sur lit d'épinard, café et c'est reparti pour le berceau de la Suisse. Après avoir traversé les cantons de Vaud, Fribourg le matin, ce sera le tour de Berne, Obwald, Nidwald, Uri, Schwyz jusqu'à Brunnen. La poursuite du voyage, par Interlaken, les lacs de Thun et de Brienz nous permettra de découvrir, par une météo de rêve, l'Eiger, le Munch et la Jungfrau, que nous reverrons le lendemain depuis le belvédère de Lueg en Emmental.

De Brienz par le Brünigpass 1002 mètres d'altitude, deuxième col de la journée, la descente sur le Lac de Sarner, Stans et le Lac des Quatre-Cantons nous réservera quelques incidents mécaniques. Ainsi le moteur de la GTA, sortie de révision, s'arrête net dans la descente du Brunig. Malgré l'assistance de Roland Bandieri, pour qui le dépannage n'a pas de secret et du Président, le moteur faisait «un pas en avant et un pas en arrière». C'est ainsi que la GTA des Jacot de l'Alfa Classic Club de France terminera le rallye sur un plateau et quelle ne fut pas notre surprise de découvrir à Brunnen que les freins de la Giulia de Damien Morand avaient souffert.



Après un premier contact avec le Lac des Quatre-Cantons à Stans, le passage du Oberbauenstock en tunnel, l'évitement d'Altdorf avec sa statue du célèbre Guillaume Tell nous rallierons Brunnen et l'Hôtel Waldstättenhof.

Au terme de cette première étape longue de 265 de kilomètres, les véhicules parqués, les retardataires arrivés, l'apéritif est servi sur la terrasse de l'hôtel. Malheureusement un équipage manque à l'appel, les Mittler n'ont pas trouvé le moyen de nous rejoindre.



Hôtel Waldstätterhof Brunnen:

Partie officielle, «Dîner de Gala» pour 76 convives ayant bouclé les 265 kilomètres et distribution des prix du parcours de navigation.



Le repas terminé on assiste à la remise du premier prix au couple Mireille et Jean-Pierre Demierre aux remerciements et félicitations d'usage et remise de cadeaux de Alain Delanoue président du Club Alfa Romeo de France, de Philippe Jacot président de l'Alfa Classic Club de France et de Jean Pierre Magalhaes du Quadrifoglio Belgio. Pour finir en douceur Madame la Présidente coupe le gâteau du dessert.



Le musée des transports



Bienvenue!

Aucune autre invention de l'ère industrielle n'influence autant notre vie quotidienne que l'automobile. Dans de nombreuses villes, l'industrie de l'automobile et ses sous-traitants sont devenus l'un des secteurs les plus importants de l'économie.

Dès sa fondation, le Musée Suisse des Transports a toujours exposé des automobiles en retraçant, dans les grandes lignes, l'évolution de ce genre de véhicule. Au printemps 1982, le Musée Suisse des Transports aura l'occasion de présenter sous le titre «Grand-Prix Alfa Romeo, de 1914 à nos jours» l'histoire fascinante de cette marque réputée. L'exposition est organisée en collaboration avec le constructeur italien. L'attrait principal de ces «journées Alfa Romeo», du 3 avril au 2 mai 1982, sera l'exposition, pour la première fois en Suisse, de 20 célèbres voitures de grand-prix.

Un sympathique salon de l'auto miniature attendra le visiteur avec plus de 150 modèles réduits d'Alfa Romeo d'échelles diverses. D'autres attractions consisteront en la présentation de films de courses, récents et anciens, ainsi qu'en un concours de dessin pour écoliers et un rallye international.

Je vous souhaite la bienvenue à l'exposition «Grand-Prix Alfa Romeo, de 1914 à nos jours», et j'espère que vous aurez beaucoup de plaisir à admirer les pièces rares que nous avons fait venir à votre intention. Je tiens à remercier particulièrement le «Museo storico Alfa Romeo» d'Aresé, la direction d'Alfa Romeo S.P.A., à Aresé également, et Alfa Romeo Suisse, Agno (TI). Leur compréhension et leur soutien nous ont permis de réaliser cette exposition.

Dr Arnold Kappler
Directeur du
Musée Suisse des Transports

1982



Le musée des transports

28 –29 mai 2011

Pour ses 30 ans d'existence, le Registre s'est rendu, le temps d'un week-end au Musée Suisse des transports, et ce 29 ans après la manifestation qui avait eu lieu en 1988.

Les voitures d'avant-guerre et les « 1900 » sont aujourd'hui les grandes absentes de ce rendez-vous, par contre les gammes Giulietta et Giulia sont bien là, escortée par quelques gros calibres plus récents nommées SZ et 8C.

Le Musée aussi à évolué dans la présentation de sa collection d'automobiles. Les voitures sont disposées sur des plates-formes rangées dans une gigantesque étagère de stockage bien visible. Au choix du visiteur, un modèle est alors sorti de son rangement pour se présenter sur une plate-forme tournante où a lieu une présentation audio-visuel.

Notre choix s'est porté sur la seule Alfa-Romeo de la collection qui est en fait une œuvre majeur de Vittorio Jano, pour 8 cylindres en ligne à compresseur, avec au volant Enzo Ferrari...

Voir l'histoire étonnante de ce monstre sacré, à la page suivante. A.K.

2011



De Maranello à Lucerne, histoire d'une diva...

L'ALFA ROMEO 8C 2300 N° 2111001 la première d'une série de 188 exemplaires qui accéderont aux sommets de la compétition automobile



Enzo m'a conduit à la victoire...

1931 Spider Zagato sur châssis court.

Acquis par la Scuderia Ferrari

immatriculation: MO 5111

14 JUIN 1931: COURSE DE CÔTE

BOBBIO- PASSO DEL FENICE 13KM.

1er Enzo FERRARI, SA DERNIERE VICTOIRE EN TANT QUE PILOTE.

1932 : vendue à Milan ,E.Antomazzi

1937: vendue à Turin, E.Teagno

1946: nouvelle carrosserie, Bertone ?

1947: importée en Suisse: Jean Studer

Puis :Quartenoud, Guignard, Karlen.

1960: Charly Jaques, L'Auberson

Carter et bielle cassés sur une pierre.

1974: Décès de Charly Jaques, dans

son testament, il lègue l'Alfa Romeo
au Musée Suisse des Transports à Lucerne.

1980: Débuts des travaux de restauration par
Max Hahn , qui lui consacre plus de
4560 heures de travail.

Aide de Luigi Fusi et de nombreux
industriels du milieu automobile.

**1990: FIN DE LA RESTAURATION
EXPOSEE AU MUSEE.**



Antoine KOHLER

Source: **The Legendary 2,3 - Simon Moore - Parke Side Publications.**

Tout savoir sur les 8C 2300 ? Oui c'est possible en faisant l'acquisition du coffret contenant 3 volumes relatant l'histoire détaillée des 188 châssis sortis des usines du Poretlllo de 1931 à 1934. Au total 7 kg de lecture , 962 pages plus de 1300 photos! Un monument dans le monde de l'édition automobile.



Retour 30 ans après on nous fait l'honneur de parquer nos belles autos dans la cour principale. Dans le secteur automobiles ont relèvera la présence de l'Alfa Romeo 8C 2300 (voir page précédente).

Retour par l'Emmenthaler et Lueg.



Estavayer-le-Lac plage: Apéritif de clôture.



Journée Technique 15 octobre 2011

Garage AUTODELTA à la Chaux-de-Fonds

Escargot fossilisé trouvé dans le Jura Neuchâtelois à la Chaux-de-Fonds? Non, c'est le carter du compresseur de l'air d'un turbo Garrett T3 monté sur les Alfa Romeo 75 1.8 Turbo.

Cette fois on s'inscrivait à la journée technique en connaissant le sujet traité. Est-ce pour cela que les inscriptions (16) ont doublé par rapport à l'année passée et que même des épouses de certains membres étaient présentes et très à l'écoute?

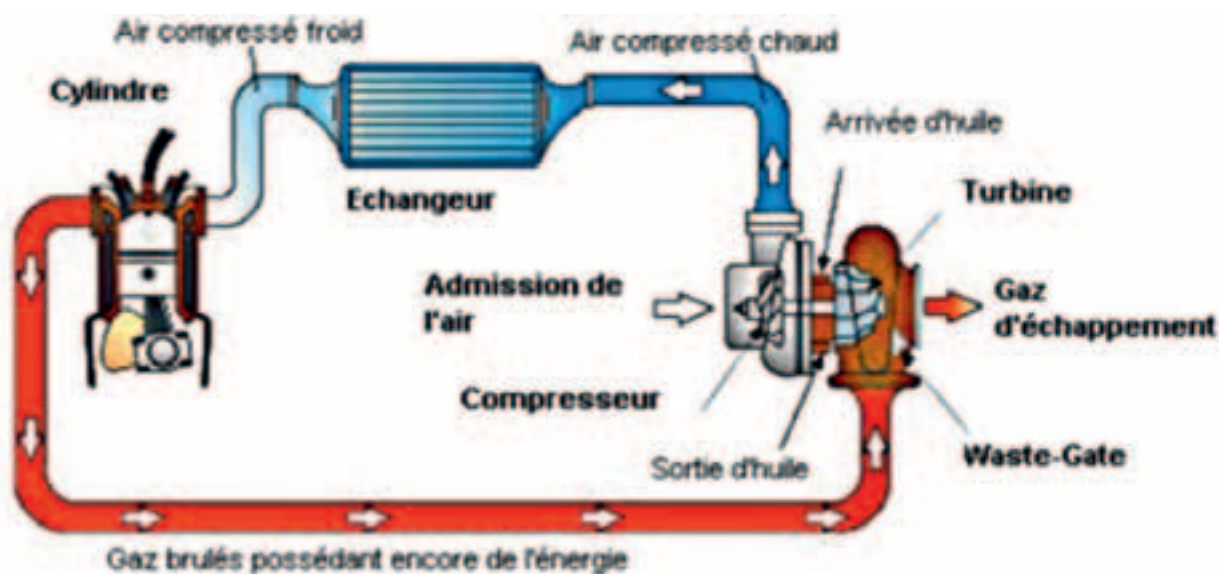
Malgré un épais brouillard, je n'ai pas pu résister au plaisir de faire le col de la Vue des Alpes pour me rendre à la Chaux-de-Fonds. Et comme l'année passée Patrizio nous a commandé un soleil radieux d'automne et nous a accueillis avec les cafés - croissants et la bonne humeur à son bureau - bar de son garage très joliment décoré.



Après avoir réussi le module 1 et 2, nous sommes invités à suivre le module 3 des connaissances techniques de nos Alfa. Là nous entrons dans la salle «Blanche» du garage pour découvrir un turbo Garrett T3 d'Alfa Romeo 75 en pièces détachées.



Patrizio distribue quelques pages de résumé de la technologie des turbos comme support de cours et va les commenter en passant habilement des schémas de principe aux pièces réelles qu'il a disposées sur l'établi. On commence par prendre connaissance des deux principaux flux des gaz d'un turbo.



L'entraînement de la turbine du turbo se fait par le débit des gaz d'échappement. Sur l'axe de cette première turbine est montée une deuxième turbine en aluminium tournant dans un carter en aluminium. Les deux turbines tournent entre 60'000 et 200'000 t/min. Le compresseur aspire de l'air frais qui se réchauffe en étant comprimé. Par conséquent pour améliorer le remplissage des cylindres, l'air comprimé sera refroidi à la sortie du compresseur par un échangeur air/air. Plus le mélange air-essence sera frais, meilleur sera le remplissage des cylindres et de ce fait le rendement du moteur sera lui aussi meilleur.

En général les moteurs turbocompressés ont aussi un radiateur de refroidissement de l'huile moteur étant donné que c'est la même huile qui sert à la lubrification du turbo. Le but premier du turbo – compresseur est de récupérer l'énergie perdue des gaz d'échappement et de la transformer en pression pour l'admission du moteur. Avec l'augmentation du régime moteur le flux des gaz d'échappement augmente et par conséquent la vitesse de rotation de la turbine aussi. De par l'augmentation du régime de la turbine, le turbo commence à charger à environ 3000 t/min du moteur. Dès que la pression atteint la valeur de tarage de la Waste – Gate, celle-ci s'ouvre en agissant sur le clapet de décharge qui se situe dans le carter de la turbine pour régulariser la pression en créant une fuite dans l'échappement.

La turbine est fabriquée en «inconel» pour ce turbo, mais actuellement elle se fabrique généralement en titane fonctionnant dans un carter en fonte. La soudure entre la turbine et l'axe du turbo se fait par friction. (Soudure spéciale).



La turbine du compresseur est en aluminium, elle peut aussi être en titane fonctionnant dans un carter en aluminium.

La butée tournante s'emboîte dans la butée fixe, celle-ci servant à maintenir l'axe fixe afin d'éviter que la turbine ou la roue compresseur ne se rapproche dangereusement des carters. Ces deux éléments sont pourvus de perçages et de fraisages qui permettent leur lubrification. Ce palier est précontraint axialement par un ressort. Ce système permet de maintenir la turbine et la roue du compresseur en place latéralement. Le centrage de l'axe se fait par la pression de l'huile du moteur.

La pression de fonctionnement d'origine de ce turbo est de 0.6 bar. Pour cette version de turbo, il est fréquent d'avoir un «Overboost».

L'Overboost est un type d'électrovanne qui retarde l'ouverture du clapet de décharge, permettant ainsi à la pression du turbo de devenir plus importante (environ 1 à 1.2 bar). Un couple et une puissance augmentés sont ainsi disponibles pour les accélérations en pleine charge.





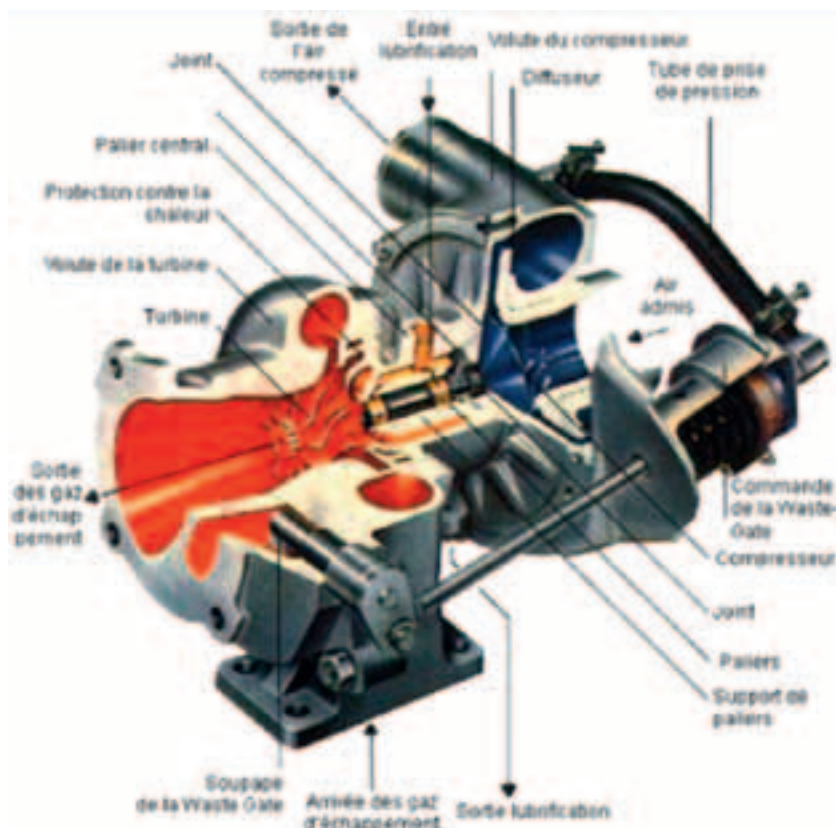
Avec l'évolution de la technologie et les recherches, les ingénieurs trouvent toujours de nouveaux systèmes et des astuces pour tirer plus de rendement du turbo et aussi diminuer le trou à l'accélération en dessous de 3000 t/min.

Un moteur équipé d'un turbo compresseur est d'une conception différente, à commencer par la forme de la tête du piston comme vous pouvez le voir sur la photo Le moteur turbo a des pistons avec une tête plate ce qui lui procure un taux de compression bien plus bas qu'un moteur atmosphérique.

Moteur turbo : environ de 6:1 à 7:1

Moteur atmosphérique : environ de 9:1 à 10:1

Puis Patrizio nous parle de la lubrification et des contraintes thermiques que subissent les deux turbines et les paliers de l'axe les reliant. La lubrification des deux paliers de l'axe de la turbine est du type hydrostatique car l'établissement du film d'huile est assuré par la pression du circuit d'huile assurant également la lubrification du moteur. La pression de cette pompe varie entre 4 et 8 bars selon le régime du moteur.





De manière très résumée deux différents systèmes sont utilisés pour optimiser le fonctionnement et le rendement du turbo.

Le système dit «Pop-off» est une soupape de décharge montée entre le turbo et le papillon des gaz permettant ainsi de diminuer la pression si elle venait à trop augmenter à cet endroit et ralentirait la rotation du turbo. D'où une reprise plus lente des régimes.

Il existe aussi le système dit «bang-bang» qui consiste à mettre suffisamment de retard à l'allumage en phase de décélération du moteur pour faire en sorte que l'explosion du mélange air – essence se fasse dans l'échappement au lieu de se faire dans la chambre de combustion ce qui produit ces détonations à l'échappement, d'où le nom de «bang – bang».

Les deux systèmes sont utilisés par les constructeurs car ils sont efficaces et fiables.

La différence entre un compresseur mécanique monté par exemple sur les Golf G60 et un turbocompresseur est qu'il est entraîné par une courroie crantée et non par les gaz d'échappement comme le turbo compresseur.

Enfin pour un bon fonctionnement du turbo, sa température devrait varier le moins possible. La température d'un turbo chute très vite quand le moteur est au ralenti et par conséquent la viscosité de l'huile augmente. Il est donc important de laisser tourner le moteur au ralenti 30 secondes à une minute avant de couper le contact. Ainsi



un film d'huile plus épais va se former entre les douilles des paliers et les axes, sur les butées fixes et tournantes. Ce film d'huile sera très bénéfique lors du prochain démarrage du moteur.

Patrizio finit son cours en nous montrant un turbo neuf qu'il conserve précieusement dans son stock de pièces de rechange.

Puis vient l'heure de l'apéro et très vite l'heure de se déplacer à pieds pour presque tout le monde au restaurant «La Trattoria Toscana».

Un repas « Tout compris » organisé et négocié par Patrizio d'une qualité - prix à nouveau imbattable nous est servi.





Tous mes remerciements vont à Patrizio et à son épouse Dolores pour les cafés, croissants et amuse-bouches faits maison accompagnant l'apéro offert à cette occasion.

Merci beaucoup Patrizio pour l'organisation de cette journée et le partage de ta passion intacte. Tu nous as fait bénéficier de tes connaissances et tu as répondu à nos questions avec beaucoup de pédagogie. Quel que soit le sujet du module 4 de la prochaine journée technique, tu peux déjà prendre en compte mon inscription. Tant pis pour les absents mais je pense sincèrement qu'ils ont une fois de plus manqué quelque chose.

Georges Gombau



Sortie et repas de fin d'année 2011

En Valais «Martigny – Bruson – Vétroz»



Accueil des participants avec café – croissants et briefing sur le déroulement de la journée au Mercure hôtel du Parc à Martigny.

Départ pour le Val de Bagnes par une merveilleuse journée d'automne. Mais attention il y a du givre sur la route aux endroits à l'ombre.

Le parcage des véhicules se fait à l'entrée de Bruson. Petite balade à pieds à travers le village pour rejoindre la fromagerie.





Les produits passent du producteur au consommateur, sans intermédiaire, avec une facilité toute naturelle. Va-t-il me laisser quelque chose à l'air de penser cet habitant local?





La présentation de la fromagerie «Eddy Baillifard» à Bruson se fait par groupes de 15 personnes. Des explications très claires et très précises sont données sur les différentes étapes de fabrication et du stockage des fromages à raclette Bagnes 22 et tommes de chèvre à la cave nous révèlent le savoir - faire et la passion de ce fromager pour son métier. Il nous présente également quelques spécialités dont la meule de fromage à raclette de plus petit diamètre pour célibataires. Pendant ce temps – là, l'autre groupe se balade dans le village et/ou attend au café – restaurant du village.





Puis c'est la dégustation devant la fromagerie des fromages, saucisses et viande séchée produits sur place. Vins blanc et rouge valaisans accompagnant le tout. Ce fromager est d'une générosité et d'une disponibilité hors du commun. Un grand merci à ce «Monsieur» pour son accueil.

On reprend la route en direction de Vétroz pour le repas de midi, raclette 3 fromages à choix et à volonté et un très bon sorbet abricot valaisan comme dessert.





Ça je n'ai jamais vu!

La visite du musée de la spéléologie se fait à une température semblable à celle qui règne sur une plage de la côte d'azur en plein mois d'août plutôt que celle d'une cavité terrestre. Cela n'altère presque pas l'intérêt des participants comme on peut le voir sur ces photos. On

nous explique l'évolution des équipements des spéléologues, les caractéristiques géologiques de la formation des grottes, de la vie souterraine qui y règne et que l'eau synonyme de vie pour l'homme peut être aussi de mort dans certains cas. Non ce n'est pas la messe du samedi soir, c'est une petite démonstration de fabrication d'acétylène pour une lampe de spéléologue avant l'arrivée sur le marché de la lampe à leds.





Dans un dernier caveau c'est le moment du discours du président en guise de clôture de la journée. Je pense que l'on peut largement remercier Fabrice et sa femme pour l'organisation de cette journée.

La variété, l'authenticité de la visite de la fromagerie en passant par le cadre du repas de midi en feront un merveilleux souvenir. Sincèrement, Fabrice, je pense qu'on va te laisser récidiver car j'ai comme l'impression que tu dois connaître encore d'autres recoins de ce merveilleux pays qu'est le Valais.

Georges Gombau



La saga des Alfa Romeo Zagato

(1^{re} partie la famille tz)



LA TZ 1 (1963 – 1965)

La TZ1 n'est pas une grosse auto puisque développée sur la base de la Giulia et elle n'est motorisée que par un L4 1.6 L TS qui ne développait selon les versions qu'entre 116 et 150 chevaux. Cette TZ1 est développée d'après le concept TZ présenté en 1962 au salon de Turin. Cette TZ1 naît en 1963 avec un châssis tubulaire fait d'un assemblage de tubes de 2.5 à 3.0 cm de diamètre qui ne pèse qu'une quarantaine de kilos et qui participe grandement à la légèreté de l'ensemble puisque la TZ1 est annoncée pour 650-660 kg.

Même si elle est toute petite, légère et pas surpuissante, cette TZ1 est développée comme une GT de l'époque avec une suspension triangulée, un différentiel et des freins accolés au différentiel pour abaisser le centre de gravité.

Cette TZ1 sort de chez Zagato au tout début de l'année 1963 après que le carrossier ait testé 8 ou 9 définitions de la face de la voiture pour arriver à celle que nous connaissons qui n'est pas sans rappeler un avant de Ferrari 250 GTO avec ses feux ronds et ses trois aérations frontales. Zagato y ajoutera une 4ème prise d'air (sur le dessus du capot) pour la respiration des gros carburateurs. Finalement, Alfa donne le feu vert pour la production de 100 voitures nécessaires à l'homologation pour la compétition et en octobre 63, la TZ1 débute en course à Monza. La TZ 1 remporte de nombreuses courses, que ce soit durant le Championnat du Monde de 1964 ou tout au long de sa carrière, Le Mans, la Targa Florio, le Nürburgring et pas mal d'autres courses européennes qui lui permettront d'être sacrée championne d'Europe en 1964. Aux USA, Sebring fait aussi parti de son palmarès.

Châssis tubulaire, carrosserie alu

Un seul exemple montre le sérieux qu'on a mis dans le projet chez Alfa Romeo: Zagato, responsable de la conception de la carrosserie de la TZ 1, expérimenta neuf parties avant jusqu'à ce que la voiture puisse enfin prendre le départ à Monza en octobre 1963! Pour la carrosserie de sa voiture de sport, le maître choisit l'aluminium, pour des raisons de poids, alors qu'il commanda du plexiglas pour les deux vitres latérales et les trois glaces arrière. Ce choix aboutit à un poids total de 660 kilos seulement et à un rapport poids/puissance extrêmement concurrentiel de 5.8 kilos par cheval.

Zagato avait fixé tout à l'avant un capot-moteur qui pouvait être complètement rabattu, permettant ainsi un accès optimal à la mécanique.

Cette solution avait pour effet annexe d'offrir aux passionnés de technique une perspective visuelle d'exception. Ils pouvaient ainsi plonger leur regard non seulement dans le quatre-cylindres double arbre à cames d'Alfa Romeo - le 1.6 litre développe ici 112 ch -, mais également sur le châssis tubulaire qui donne sa désignation à ce bolide (T pour Tubolare et Z pour Zagato). En circuit, cette Alfa répondit pleinement aux attentes de ses créateurs. La TZ 1 remporta en effet, lors du championnat du monde des marques 1964, les victoires de classe à Sebring, au



TZ1 châssis No. 3 et moteur No. 2 dans sa superbe livrée... verte (!!!) des 24 Heures du Mans 1964 avec Rolland/Masoero

Mans, à la Targa Florio et au Nürburgring.

Caractéristiques techniques (street version)

Dimensions et poids:

Longueur 3,95 m, largeur 1,51 m, hauteur 1,20 m, poids 660 kg.

Moteur:

Quatre cylindres en ligne; alésage x course 78 x 82 mm ; cylindrée 1570 cm³; couple maxi non indiqué; puissance 112 ch (82 kW) à 6500 tr/mn.

Performances :

Vitesse maximale 215 km/h; accélération (de 0 à 100 km/h) env. 7 sec.

Production : châssis 750001 à 750117. Mais quelques copies se promènent ici ou là... Ce qui fait que les chiffres varient entre 112 exemplaires et 116... !!! Le premier chiffre est toutefois beaucoup plus vraisemblable.

LA TZ 2 (1965)

En 1965 la seconde série apparut. La carrosserie était en fibre de verre pour abaisser son poids à 620 kg. Sa ligne fut également retouchée ce qui en diminuant le maître couple permis d'affiner le SCX.

Cette version de carrosserie a également été conçue et réalisée par Zagato. La voiture sera produite par Autodelta.

Seulement produite pour la compétition, elle était équipée d'un moteur développant 170 ch (127 kW) à 7 000 tr/min et doté d'un double allumage Twin Spark avec un carter sec. La voiture pouvait atteindre les 245 km/h. Si la 1^{re} version de la « TZ » bénéficia d'une lunette arrière en trois parties, sur la version TZ2 elle était d'un seul bloc. Le développement de la voiture cessa à la fin de cette année 1965. Ceci à cause du projet Alfa Romeo GTA en catégorie tourisme. Seulement 12 exemplaires de cette seconde version furent produits.



Alfa Romeo TZ2 sur le circuit de Goodwood en Angleterre.

Mais laissons notre ami Alain DELANOUE, Président du Club Alfa Romeo de France et grand connaisseur des TZ, revenir sur l'histoire de l'Alfa Romeo TZ2.

«La TZ2, c'est une évolution de la TZ1. Luigi Fusi, qui est un peu l'historien de la marque, a recensé 112 modèles TZ1 construits, y compris les TZ2, qui bénéficiaient en fait des mêmes châssis. Des châssis en treillis tubulaires en acier. Les TZ2, suivant les sources, on en recense entre 9 et 12. On n'a pas une certitude exacte quant au nombre. Neuf ou dix, c'est quasiment certain. Douze c'est beaucoup plus aléatoire, j'y reviendrais plus tard...

C'est une voiture qui a été, par rapport à la TZ1, très sensiblement allégée, beaucoup surbaissée et qui a reçu des carrosseries en fibre de verre alors que les TZ1 avaient des carrosseries en aluminium. Elle était équipée toujours du moteur double arbre, 4 cylindres en ligne de 1570 cc. Il développait une puissance de 170 ch à 7500 tr/mn. Une voiture qui pesait 620 kg, ce qui était donc très très légère, ce qui lui permettait d'atteindre une vitesse de pointe de l'ordre de 245 km/h.

C'est une voiture qui a un beau palmarès. Les TZ2 ont un palmarès exceptionnel. Elles ont gagné leur classe en 1600 cc, en GT 1600 cc, aux 12 heures de Sebring, aux 1000 km de Monza, aux 1000 km de Spa, aux 1000 km du Nürburgring... Moins de chance aux 24 heures du Mans puisqu'elles y ont été engagées en 1965, mais les trois voitures n'ont pas finis. Deux ont eu des casses moteur et une s'est ensablée à Mulsanne. Une voiture qui a été pilotée par les plus grands pilotes Alfa Romeo de l'époque : Andrea De Adamich, Jean Rolland, Roberto Bussinello, Teodoro Zeccoli.

Très basse, très trapue, très ronde de l'avant. Un habitacle très fermé. Et un arrière tronqué pour améliorer la traînée aérodynamique. Les années de production, 1965 à

1967. Quand je vous disais tout à l'heure qu'il y avait une incertitude sur le nombre, c'est qu'en 1965, Jean Rolland a accidenté le châssis 1750-109 au Nürburgring et le châssis 1750-112 a été reconstruit avec des éléments de la 750-109. Mais en fait les papiers d'époque de la 112 sont ceux de la 109. Donc une voiture a disparu en cours de route. Et puis je dois dire qu'après 1968, il y a eu plusieurs reconstructions de TZ2 sur des bases de châssis de TZ1.»

Palmarès TZ2

De très nombreuses victoires en Europe et aux U.S.A, dont les plus importantes:

- 1^{re} classe GT 1600 aux 1000 km de Monza 1965 (Bussinello-De Adamich)
- 7^e OA 1^{re} classe GT 1600 aux 1000 km du Nurburging 1965 (De Adamich-»Geki«)
- 1^{re} classe GT 1600 aux 12 heures de Sebring 1966 (De Adamich-Bussinello-»Geki«)
- 14^e OA 1^{re} classe GT 1600 à la Targa Florio 1966 (Pinto-Todaro)
- 4^e OA 1^{re} classe GT 1600 aux 1000 km de Monza 1966 (De Adamich-Zeccoli)



Alfa Romeo TZ1 et TZ2 propriétés de la Famille KAPP (également propriétaire de la fameuse Alfa Romeo TZ3 (modèle unique) à Zandvoort en 2009.

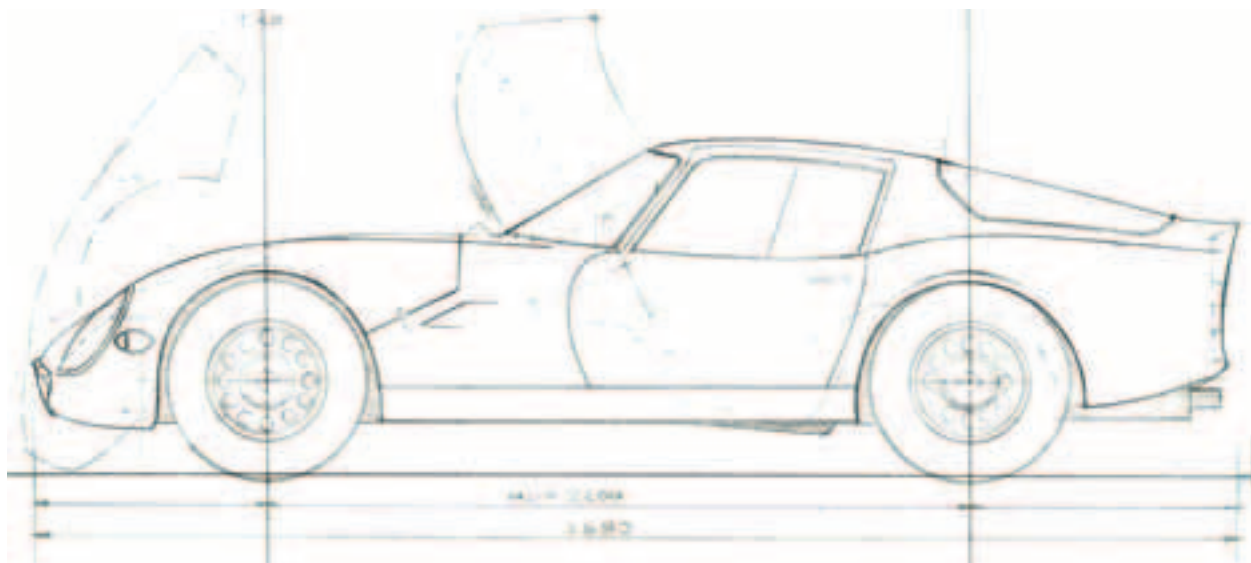
CARACTERISTIQUE TECHNIQUE TZ2

Carrosserie Coupé 2 places, carrosserie Zagato.

Exemplaires produits 9 voitures, de 1965 à 1967

Châssis Treillis tubulaire en acier

Moteur Type 4 cylindres en ligne, bloc et culasse en alliage léger Cylindrée 1570 cc - Alésage/course : 78 x 82 mm Distribution 2 arbres à cames en tête entraînés par chaîne, soupapes en V, double allumage Alimentation Pompe électrique, 2 carburateurs double corps horizontaux Weber 45 DCO 14 Puissance 170 cv à 7 500 tr/mn Transmission roues arrière motrices, boîte à 5 rapports AV + MA, couple conique rapport 8/41, 9/41 ou 10/41, embrayage monodisque à sec Lubrification forcée, capacité 7 litres, carter sec Refroidissement par eau, avec pompe centrifuge, capacité du circuit 12 litres Freins AV et AR à disques, commande hydraulique Carburant capacité 100 litres Poids à vide 620 kg Vitesse Maxi 245 km/h



LA TZ 3 Corsa (2010)

Voici l'Alfa Romeo TZ3 Corsa, une séduisante sportive aux airs de 8C Competizione. La belle italienne, fruit d'un mélange entre Zagato et Alfa Romeo, est d'ores et déjà réservée à un collectionneur allemand.

La supercar célèbre plusieurs anniversaires cette année tels que les 100 ans du constructeur italien, mais aussi ses 90 ans de collaboration avec le carrossier Zagato. Voici donc l'Alfa Romeo TZ3 Corsa.

Régime drastique

Si elle est assez proche de la 8C sur le plan esthétique, la TZ3 Corsa ne lui emprunte presque aucun élément technique. Dans le détail, elle se dote d'un V8 4.2 développant 420 chevaux, associé à une boîte séquentielle à 6 rapports. Pour mémoire, la 8C s'équipe d'un 8 cylindres 4.7 de 450 ch.

Côté châssis

L'Italienne adopte le carbone en masse histoire de faire bonne figure sur la balance. Et le résultat est concluant puisque l'Alfa Romeo TZ3 Corsa ne pèse que 850 kg ! Ainsi, ses performances sont de premier ordre : le 0 à 100 km/h est plié en moins de 3,5 secondes et la vitesse de pointe est annoncée à plus de 300 km/h.

Esthétiquement parlant

Enfin, en ce qui concerne le style, on reconnaît sans peine la superbe 8C derrière quelques clins d'oeil et références historiques. Outre les écopes en plus sur le capot avant, c'est surtout l'arrière qui évolue pour rappeler la poupe de ses illustres ancêtres.

C'est le collectionneur allemand Martin Kapp qui prendra donc prochainement possession de cette unique Alfa Romeo qui prendra place à côté de ses TZ1 et TZ2 (photo page précédente) !!! Il donne ainsi une suite logique à sa collection. Car c'est lui qui a passé commande chez Zagato de cette TZ3, ce qui constitue l'aboutissement de

son parc prestigieux. Le résultat fût présenté au concours d'élégance de la Villa d'Este, en Italie en 2010 (photo ci-dessous)...

Les Alfistes nostalgiques, ceux qui ont le «Biscione» tatoué sur le cœur, se souviennent sans doute avec émotion des grondements rauques des voitures d'antan et de leur sportivité ultime. Signe des temps, les produits se sont aseptisés, le «cuore sportivo» carbure au mazout et donne le tempo aux seules roues avant... Ce revival de Zagato suscitera sans doute une certaine émotion chez les amateurs!





Somptueux

Racée, brutale, mais élégante, cette TZ3 est une pure réussite. Elle rappelle bien évidemment ses glorieux ancêtres, mais avec une touche moderne subtile et parfaitement intégrée.

Alfa Romeo et Zagato, devant le succès rencontré par cette somptueuse (mais unique...) voiture destinée seulement à un usage sur circuit, ne pouvaient en rester là. C'est ainsi que se mis en place le projet de l'Alfa Romeo TZ3 Stradale... Un an après la TZ3 Corsa, Alfa Romeo présente une nouvelle supercar à la production confidentielle, la TZ3 Stradale. Signe des changements en cours dans le groupe italien, elle s'habille chez Chrysler.

Toujours dessinée par le carrossier ZAGATO, cette TZ3 Stradale est la version route de la TZ3 Corsa. Sans surprise elle emprunte le châssis et le moteur de la Dodge Viper ACR. Le prestigieux V8 cède donc sa place à un gros bloc américain, un V10 de 8.4 litres et 611 chevaux. La carrosserie est quant à elle réalisée en fibre de carbone. Neuf exemplaires seront produits (dont un toujours pour Martin Kapp...) ce qui laisse un peu plus de chances aux riches passionnés de la marque italienne par rapport à la Corsa!

Une Viper à la sauce Alfa ???



LA TZ (TZ 1½) Prototipo Berlinetta (1965) Ex famille Chizzola

**1965 Alfa Romeo Giulia TZ Prototipo Berlinetta
Coachwork by Autodelta**

Chassis no. AR10511 0003

Répondant à la demande d'Alfa Romeo d'une remplaçante de la TZ, le cofondateur d'Autodelta, Lodovico Chizzola, construisit ce prototype, mais Alfa Romeo choisit son propre modèle – la TZ2 – si bien que la voiture demeura seule de son espèce. Après son achèvement, cette unique Alfa Romeo resta propriété de la famille Chizzola jusqu'à sa vente au Nürburgring en août 2000.

Connue dans la famille Chizzola sous le nom de «TZ1½», cette voiture est une évolution de la TZ originale. Le châssis sans numéro est une structure tubulaire unique – un cadre modifié de Ferrari F2 selon le regretté Lodovico Chizzola – mais raccourci et différent d'un TZ. La carrosserie en fibre de verre à portes «papillon» est d'une forme inhabituelle qui correspond à un modèle à l'échelle conservé au musée du Centrostile Alfa Romeo. Les glaces latérales et arrière sont en Plexiglas et l'habitacle comporte un large tunnel de transmission, le volant habituel à jante en bois des TZ et les détails tels que les contacteurs, pommeau de sélecteur, etc. a été repris des TZ.

La voiture est équipée du moteur simple allumage de la TZ alimenté par deux carburateurs Weber 45 DCOE. Elle roule sur des roues en alliage de 13 pouces de diamètre (comme la TZ2). Le moteur est placé très bas et reculé dans le châssis, tandis que les roues positionnées aux quatre coins suppriment pratiquement tout porte à faux de la caisse. Les rares chanceux qui ont pu faire quelques kilomètres avec cette rareté depuis sa construction, déclarent que son comportement ressemble beaucoup à celui d'une TZ2.

Cet unique prototype de TZ n'a parcouru que peu de kilomètres depuis son achèvement, mais la sœur de Lodovico Chizzola se rappelle une mémorable randonnée avec son frère sur la route habituellement utilisée pour tester les TZ avant livraison. Composé de 80 km de routes de montagnes sinueuses, ce parcours qui demandait normalement 90 minutes fut couvert en 40 minutes! Stockée dans l'ancien atelier Autodelta (1965-2000), la voiture n'est apparue qu'une fois en public avant la vente de 2000 lors de la Réunion Autodelta de 1996 où elle a été la vedette de la manifestation. Lors de sa vente, elle n'avait parcouru que 580 km!. Depuis cette acquisition, la TZ révisée n'a été conduite qu'une fois lors d'une commémoration du centenaire Alfa au Royaume-Uni.

Yves Badan



Le Shop du Registre



Chemise Whale noir H / F 45.- CHF



Chemise Whale blanche H / F 40.- CHF



T-Shirt Clique blanc 25.- CHF



Coupe-vent rouge 65.- CHF



T-Shirt Clique rouge 25.- CHF



Polo Switcher Femme 50.- CHF



Polo Switcher Homme 50.- CHF



Autocollant RSAR 2.- CHF

Insigne tissu à coudre 5.- CHF



Le Mans Classic 2012

Du 6 au 8 juillet 2012.

Le Registre Suisse Alfa Romeo vous propose de vous rendre au Mans Classic 2012.

Un bus est organisé pour permettre aux personnes ne désirant pas se rendre avec leur propre véhicule à la manifestation. Le programme définitif et les informations seront envoyées aux personnes inscrites. A noter que cette année, c'est les USA qui sont à l'honneur. Mais rassurez-vous aussi des Alfa Romeo SZ, TZ et 33/2 et 33/3!

L'ensemble du week-end est organisé par le RSAR avec le programme suivant:



Départ le vendredi matin 6 juillet à 06h00 depuis Tolothenaz. Trajet 700 km, soit environ 10h00 de route avec arrêts. Arrivée prévue au Mans à 16h00.

Première visite du Site puis direction hôtel.

Samedi matin, déplacement sur le circuit pour voir les derniers essais. Départ de la course à 16h00. Avec votre billet, vous aurez accès à l'une des Tribunes (places assises) mais également aux 6 Paddock qui réunissent les 450 voitures (réparties en 6 catégories) qui prendront le départ de ces 24 Heures. Et bien sûr le Village et ses animations au centre du circuit vous accueillera les bras ouverts!

Dimanche départ du circuit vers 16h30 pour un retour vers 01h00 à Tolothenaz.

Nous vous demandons de vous inscrire au plus vite et exclusivement auprès de M. Yves Badan, jusqu'au 31 mars 2012. Son mail : y.badan@bleuciel.ch

Attention les places sont limitées.

<http://www.lemansclassic.com/>



Calendrier 2012

25 février	Assemblée Générale – Vevey
14 avril	Sortie de printemps (Y. Badan)
26 – 27 mai	Sortie d'été – Jura suisse et français avec CARF et ACCF (Ph. Cornu)
16 – 17 juin	Slalom de Chamblon (Y. Badan)
6-8 juillet	Le Mans Classics – Le Mans (F) 700 km de Lausanne
18 août	Barbecue du Comité (F. Wenker)
8 – 9 septembre	Vevey Retro
13 octobre	Journée technique (P. Pieren)
17 novembre	Sortie de fin d'année. (G. Gombau)

Autres participations

1- 5 février	Salon Rétromobile – Portes de Versailles, Paris, (F)
24-25 mars	OTM Le salon «Oldtimer et pièces détachées» Fribourg (CH)
28-29 avril	Spa Italia – Spa - Francorchamps (B) 650 km de Lausanne
13-19 mai	Targa Rosso 2012, Tour Europe avec le Quadrifoglio Belgio (EU)
25 – 27 mai	Concorso d'Eleganza Villa d'Este – Lac de Como (I)
14 – 16 juin	La Coupe des Alpes
23-24 juin	50 ans de la Giulia, Milan Arese (I)
30 juin-1 juillet	CARF – Circuit de Charade (F) 430 km de Lausanne
2-4 novembre	Epoqu'Auto, Eurexpo, Lyon (F) 215 km de Lausanne

Comité 2011

Président :	Philippe CORNU Lausanne	079 371 31 27 rsar@registresuissealfaromeo.ch
Vice Président	Georges GOMBAU Epalinges	079 342 83 85 inscription@registresuissealfaromeo.ch
Caissier :	Françoise BANDIERI	Proposition du Comité
Secrétaire :	Christophe FUHRER ?????	Démisionnaire ???
Prés. Comm tech. :	Patrizio PIEREN La Chaux-de-Fonds	032 913 46 81 autodelta.sa@bluewin.ch
Membre adjoint :	Yves BADAN Etoy	079 636 00 59 events@registresuissealfaromeo.ch

<http://www.registresuissealfaromeo.ch>

Le nouveau site internet ! disponible aussi sous <http://www.rsar.ch>



Retrouvez le Registre on-line !

Webmaster :	François WENKER Estavayer-le-Lac	079 630 38 43 webmaster@registresuissealfaromeo.ch
-------------	-------------------------------------	---