



Photo: François Wenker



Bulletin 35
2012

Re g i s t r e s u i s s e

Sommaire

		<i>Page</i>
	Billet du Président (Ph. Cornu)	3
Sortie du		
14 avril	Sortie de Printemps RSAR (Y. Badan)	5
26-27 mai	Sortie d'été 26-27 mai Le Jura Franco-Suisse sur le cours du Doubs (Ph. Cornu)	7
6-8 juillet	Le Mans Classic (Y. Badan)	14
	Montreux – Caux (A. Kohler)	17
18 août	Pique-nique du comité (F. Reuse)	25
15-16 septembre	Marchairuz 2 ^e MONTEE HISTORIQUE (A. Kohler)	27
13 octobre	Journée Technique Garage AUTODELTA à la Chaux-de-Fonds (M. Vendel)	28
17 novembre	Sortie de fin d'année 2012 Balade autour du Léman (F. Reuse)	31
	La saga des Alfa Romeo Zagato (Y. Badan)	34
Annonce	Sortie en Forêt Noire 2013 (Ph. Cornu)	38
	Calendrier 2013	39
	Comité 2013	40

Mot du Président

L'année 2012, mis à part le 50^e de la Giulia, aura été marquée par le renouvellement du comité. Notre nouvelle Trésorière, M^{me} Francine Bandieri et le nouveau membre du comité M. Fabrice Reuse, ne nous laisseront pas attendre pour faire preuve de leur efficacité, que ce soit par la reprise de la comptabilité, leurs intérêts pour le Registre ou l'organisation de sorties. Fabrice s'était même fait remarqué en nous faisant découvrir la fromagerie artisanale de Bruson à l'occasion de la sortie de fin d'année 2011.

2012 sera aussi l'année de la modification des statuts qui prévoient, un poste de Webmaster au comité et introduisent les «Oldtimer», «Youngtimer» et «Espoir», membres qui possèdent respectivement une Alfa Romeo de plus de 30 ans, ou produite à moins de 4000 exemplaires, de 20 à 30 ans ou de moins de 20 ans.

Le Webmaster, François Wenker nous concocte un nouveau site internet offrant la possibilité de s'inscrire en ligne aux sorties. Il est temps que les «Alfistes» s'équipent d'une adresse mail, cela faciliterait grandement la distribution des informations et des convocations. Pour ceux qui sont vraiment à la page, le Président n'en fait pas partie, le Registre Suisse Alfa Romeo dispose d'une adresse «Facebook», il paraît que ça peut nous amener des nouveaux membres !

Quant aux sorties, le 14 avril Yves Badan nous a fait découvrir les mines d'asphalte, le Chapeau de Napoléon et un peu tard le Musée d'aviation de Payerne. Les 28 et 29 avril, le Président a participé au «Giro Quadrifoglio» de Bouillon - Durbuy - Francorchamps pour le 50^e de la Giulia et le 40^e de l'Alfetta, l'occasion de maintenir des contacts avec nos amis Belges.



Bouillon



Bouillon - Spa



Le Président a représenté les 24, 25 et 26 août le RSAR à la randonnée de «Bourgogne en Puisaye» organisée par le Club Alfa Romeo de France.

Rendez-vous le vendredi 24 au soir pour assister au spectacle historique du château de Saint Fargeau.



Le samedi 25 rendez-vous à midi, pique-nique sous la cantine au marché et visite du «Musée de la reproduction du son».



Départ 14h00 de la première étape de la randonnée de Saint Fargeau à Briard 100 km agrémentée d'un questionnaire régional sur l'histoire de l'Yonne, Louis XVI. Mazarin et la Puisaye, le président Alain Delanoue, jeune retraité avait eu le temps de le préparer. L'étape s'est terminée à Briard par la visite du Musée des Deux Marines du Pont Canal et par un dîner à la française.



Dimanche deuxième étape, Briard Toucy de 65 km avec un parcours de régularité et un deuxième questionnaire sur les Alfa Romeo, voyons ! Votre président s'étant distingué par l'avant-dernière place remercie les organisateurs pour leur accueil, avant de reprendre la route.

Alfiste inconditionnel au volant d'une Giulia 1300 TI depuis 1970, suivie par de nombreuses Alfasud, c'est en 1985 que notre Membre fondateur et Président d'honneur Antoine Kohler m'invita à partager sa passion à Avenches, au stamm du Registre. C'est ainsi que naquit mon intérêt pour les Alfas, mon spider n'avait alors que 10 ans et faisait un peu jeune à côté des Alfa 1900, Guilietta Berline, spider, TZ1 et SZ ici à la ferme, «pauvre paysan» ! Novice, avec une voiture de moins de 20 ans, je ne pouvais qu'être membre partenaire ainsi je devins membre actif en 1996 l'année des 15 ans du Registre.



Entré au comité, au Putsch de 2002, directement comme secrétaire puis comme Président en 2007, à la démission de Henri Rengel, j'ai largement dépassé les 7 ans devenus 8 depuis la dernière modification des statuts. 10 ans cela suffit, il est temps de faire place aux jeunes, je crois savoir qu'il y a un candidat, c'est donc avec plaisir que je lui cède ma place, satisfait du temps passé au comité, des relations et amitiés que j'y ai faites. Des relations que j'ai tissées avec des Alfistes de France de Belgique et d'Italie.

Merci à tous les Alfistes de m'avoir supporté ces dix dernières années, il est temps de trouver un Président plus proche de la mécanique. A plus

Le Président

Sortie de printemps 14 avril 2012

C'est par un temps incertain qu'une bonne vingtaine de membres du Registre se retrouvent au Restoroute de Bavois pour prendre le traditionnel café-croissant. La bonne humeur est de mise car nos voitures sont enfin sorties de leur garage et vont pouvoir «fouler» le macadam. C'est également l'un des thèmes de cette journée «entre Ciel et Terre» qui va nous permettre de savoir comment sont construites nos «chères» routes. La balade du jour commence par la superbe montée sur Sainte-Croix et le passage de la frontière vers L'Auberson pour une belle incursion dans le Jura français.



Pontarlier nous accueille pour une traversée au pas et le Doubs nous tend les bras afin que ses nombreux lacets mettent à l'épreuve la vivacité de nos chères Alfas. Le parcours est magnifique: la route que nous empruntons est tracée dans le lit que la rivière a creusé dans la roche au fil des siècles. Après avoir déjoué les pièges des divers radars (merci le Road Book!), la joyeuse troupe arrive à Morteau (où quelques-uns se sont mis à la recherche de la fameuse «saucisse»!) et bifurque en direction de la frontière suisse: Les Brenets puis La Brévine qui ne fait pas mentir son statut de «Sibérie de la Suisse» car un petit crachin nous accompagne maintenant pour la descente sinueuse le long du Val de Travers pour arriver sur les Mines d'Asphalte où nous sommes attendus. La visite guidée de ces grottes qui ont vu des milliers de travailleurs suer sang et eau pour produire cet asphalte dont nos routes sont faites, est très intéressante et, surtout, animée par un guide à l'humour très «british», qui va nous permettre de déambuler dans ces dizaines de kilo-

mètres de galerie et de connaître ou ressentir (un peu...) ce qu'était le quotidien harassant de ces hommes!



Mais les ventres commencent à réclamer leur pitance et, après une dernière photo de groupe devant l'entrée des Mines, nous nous mettons en route pour rejoindre le restaurant du «Chapeau de Napoléon» sur les hauts de Fleurier. La vue plongeante incroyable (plus de 200

mètres à pic !) depuis cet éperon rocheux en étonnera plus d'un ! Et le très bon repas (le «cœur de Parisienne sur son paillason neuchâtelois, spécialité du chef, était tout simplement délicieux...») pris en commun permettra à chacun de discuter et d'échanger sur notre passion bien sûr, mais pas seulement. Le dessert, arrosé d'un soupçon d'absinthe, finira par délier les langues des plus timides !



Bien rassasiés, les pilotes se remettent au volant et les co-pilotes à la lecture du «road book». Direction Neuchâtel par une magnifique route qui permet à nos Alfas d'enrouler les virages. La traversée de l'«entre 2 lacs» et la région du Canal de la Thielle par Cudrefin permettra à quelques-uns d'emprunter d'autres routes.... Mais au final, tout se passe sans problème et tout le monde se retrouve à l'entrée du Musée «Clin d'Ailes» à Payerne. La présentation des divers avions de combat de notre armée, qu'elle soit visuelle ou didactique, va en intéresser ou faire rêver plus d'un. Les Mirage, Hunter ou Venom sont dans un état remarquable et permettent de se faire une idée des sensations que pouvaient ressentir les pilotes de ces avions.



Entretemps, la pluie s'est permise d'intensifier sa présence. Mais elle n'arrive pas à entamer la bonne humeur qui sévit dans le groupe et il est décidé de rejoindre le restoroute de la «Rose des Vents» afin de prendre le dernier verre avant le retour de chacun dans son foyer. Au vu de l'ambiance qui règne, ce dernier se prolongera jusqu'en début de soirée. En finalité une belle sortie qui a permis aux nombreux membres présents de se retrouver et de partager des moments sympathiques et enrichissants. Merci à tous de votre présence et de votre bonne humeur !

Y. Badan

Sortie d'été 26-27 mai

Le Jura Franco-Suisse sur le cours du Doubs.

Comme les 28 - 29 mai en 2011 à l'occasion du 30^e, c'est par un weekend de rêve, les 26 - 27 mai, au Restaurant Le Silex, chemin du Port à Hauterive, Neuchâtel, que le RSAR a donné le départ du rallye...



Accueil sur le Port, à proximité du «Latinium» musée archéologique, café croissant, jus d'orange, le temps de faire la connaissance des nouveaux membres et des Amis français du CARF, Jean-Pierre Walter trésorier et Madame, Thierry Richard et Madame, qui nous ont fait le plaisir de participer à cette sortie.

La Trésorière Madame Bandieri aidée du Vice-président distribuent, programme, plaquette et Road book, à la condition expresse de régler le solde du montant de l'inscription.



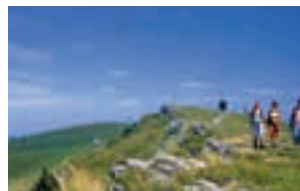
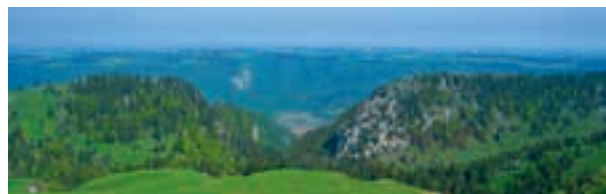
Juan Carlos, convalescent qui a renoncé à cette sortie, nous fait tout de même l'honneur d'une petite visite à l'occasion du café, histoire de sortir sa dernière acquisition, un petit un spider Giulietta blanc complétant le plateau d'Alfa Romeo.



9h00 Départ, Road book en mains, les équipages s'élancent par La Neuveville, face à l'île J-J Rousseau, en direction du plateau de Lignièr, dont le circuit ouvert aux clubs dans les années 80-90, rappelle à certain de beaux souvenirs...



Chasseral 1507 m nous fait découvrir d'est en ouest, les lacs de Bienne, Morat et Neuchâtel et de l'ouest au nord les montagnes neuchâteloises, le jura français et les Franches-Montagnes, dans les vallons desquels se dissimulent St-Imier, Saignelégier et au loin St-Hippolyte.



Le temps de quelques photos et c'est la descente, sur les traces de Didier Cuhe, vers les Bugnenets, puis en direction de St-Imier, le Mont-Soleil, la centrale solaire et l'éolienne du Mont-Crosin.



Le Road book nous conduit par les Franches montagnes aux Breuleux. à Saignelégier vers la frontière française à Goumois premier contact avec le Doubs.



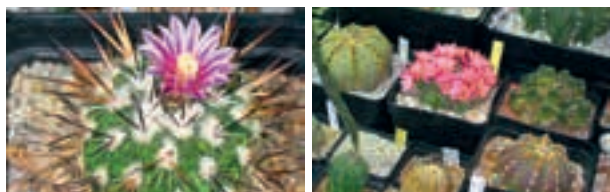
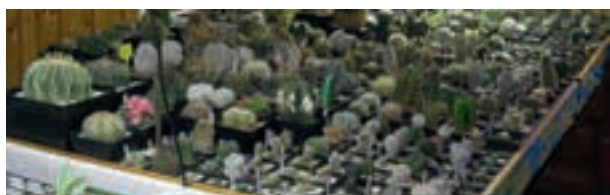
Le Doubs et le Dessoubre, rivières réputées pour la pêche, s'unissent à Saint-Hippolyte, Bourg au riche passé historique.



Au restaurant de la Gare, dont le cuisinier et patron ne se contente pas de friture, mais cultive les cactus, néanmoins nous goûterons à la friture de Carpe,



Il participe à l'association Epine de France qui contribue à la protection de l'environnement, la gestion de l'eau et se passionne pour les plantes du milieu sec. Il organise des salons, conférences, expositions ou rencontres La Saint-Hip'aux cactus qui s'adresse à tous ceux et celles qui ont envie de découvrir, redécouvrir ou partager les secrets de ce monde si particulier qu'est l'univers des cactées et autres plantes grasses où les orchidées, les plantes carnivores ou autres bonsaï côtoient les cactus fleuris, dans un monde féérique, coloré et rythmé.





Lors de la dernière assemblée générale de mars, Patrick De Bondeli nous a signalé que le déroulement de la CVHC, Course de Voiture Historique de Compétition de St-Hippolyte – Montécheroux aurait lieu ce weekend. C'est ainsi que, lors du parcours de reconnaissance, nous avons pris contact avec son président M. Denis Duroc, fort sympathique de surcroît, que je profite de remercier pour le chaleureux accueil.

Dans un premier temps cependant, l'intégration de cette «Epreuve de compétition» ne fit pas l'unanimité.



L'épreuve de Saint-Hippolyte / Montécheroux consacrée aux véhicules historiques de compétition, (CVHC), véhicules mythiques, voitures de rallye, barquettes et formules, qui chaque année comble les amateurs de belles cylindrées, a intégré, samedi, entre 15 et 16 heures la «Parade» du Registre Suisse Alfa Romeo.

Si certains de nos Alfistes étaient tendus au départ, après les 5,7 kilomètres sur route fermée ils seront tous détenteurs à l'arrivée, ce fut pour samedi la cerise sur la gâteau.



Montbéliard

Fin de la première étape, rendez-vous à l'hôtel Bristol, une trentaine de chambres et une vingtaine de places de parc étaient réservées. Visite touristique dans la rue commerçante, le temps d'un apéro face aux Halles sur la place Denfert-Rochereau



«Chez Marie» nous servira un agréable dîner, seule bémol, la difficulté de remplacer le magret par un steak.



Dimanche 27 mai

Départ pour le Musée de l'Aventure Peugeot, musée historique de l'industrie Peugeot fondé par la famille Peugeot en 1988 à proximité de son site industriel historique de Sochaux.



Musée de l'aventure Peugeot



En 1987 Pierre Peugeot, président du conseil de surveillance du groupe PSA, Peugeot. Citroën, fonde l'association «l'Aventure Peugeot» pour rassembler des éléments de patrimoine de la marque Peugeot, des pièces et des voitures de collection historiques représentatifs de deux siècles d'industrie Peugeot et de l'histoire de la famille Peugeot.



En 1984 le musée, doté d'un important atelier de restauration automobile, est construit sur le site industriel de l'ancienne brasserie de Sochaux, il est inauguré et ouvert au public en 1988. En 2000, le musée triple sa surface d'exposition.

Déjeuner au musée et retour sur St Hippolyte, la vallée de la Dessoubre.



Le Registre est de sortie – photo de groupe

La Consolation,



De Consolation, où il prend sa source, à Saint-Hippolyte, où il se jette dans le Doubs, le Dessoubre anime une vallée pittoresque de 33 km où chantaient autrefois de nombreux moulins à aubes. Aujourd'hui, la vallée offre une richesse environnementale exceptionnelle et des paysages authentiques. Au fil de l'eau, les sites se succèdent: Le cirque de Consolation (reculée sauvage impressionnante), le village de Rosureux, à cheval sur le Dessoubre, le belvédère du Creux de Hauteroche, le village de Vaicluse,...



La république du Saugeais



Comprenant 11 communes du canton de Montbenoit, la République du Saugeais s'étend du village d'Arçon à Gilley et de la frontière suisse au village de Bugny. Montbenoit est la capitale politique, et Gilley la capitale économique.



Montbenoit



'Ermite Benoit, à la fin du XI^e siècle, se retire en «une solitude dans les neiges et parmi les ours». Au XII^e siècle, afin de racheter ses fautes, Landry Sire de Joux fait don de ce territoire inculte recouvert de forêts à l'archevêque de Besançon. Ce dernier fait appel à des moines de Saint Maurice en Valais (Suisse), ainsi qu'à des familles de Savoyards afin de défricher la contrée et construire l'Abbaye. Ces colons d'origines diverses apportent avec eux leur patois, leurs traditions... La rudesse du climat, le manque de voies de communication explique le début d'indépendance des onze villages du Saugeais naissant.



Ainsi se termine par un apéritif au bar de l'abbaye de Montbenoit la sortie Franco-Suisse sur le cours du Doubs.

Le président

Le Mans Classic du 6 au 8 juillet 2012



Le vendredi matin, c'est 16 personnes qui se présentent à Tolocheuz pour prendre le minicar conduit par votre serviteur. La route passe par Dijon et l'arrêt pour le petit-déjeuner se fait sur une aire d'autoroute. Grâce à Fabrice le pain est frais, la viande séchée à profusion et le fromage se marie bien avec le vin rouge (sauf pour le chauffeur!!!). François nous rejoint en voiture avec son ami et la joyeuse troupe repart en direction du Mans. L'objectif du jour est simple : arriver au Circuit pour voir évoluer la vingtaine de FERRARI 250 GTO (sur les 36 construites!), ce qui constitue une première mondiale. Nous y arriverons juste grâce à nos amis de l'Alfa Classic de France qui s'étaient occupés pour nous d'obtenir les sésames d'entrée. Après avoir fait connaissance avec la piste et les déjà nombreuses voitures en place, nous reprenons notre minicar pour rejoindre la région d'Avallon où nous attend notre logement au Domaine...

Après la prise des chambres dans ce superbe lieu, malheureusement sous la pluie, direction la ville d'Avallon pour le repas du soir mis en place par les frères Alain et Philippe JACQUOT et les membres de l'Alfa Classic de France.

Et là c'est une agréable surprise puisque l'apéritif nous permet de goûter des spécialités locales sous les «yeux» de plusieurs Alfa Romeo dont la SZ du Président et 2 Giulia SS.



Le repas s'est poursuivi dans une ambiance très conviviale qui a permis à tout un chacun d'échanger et de parler autour de plusieurs plats excellents concoctés par nos hôtes. Qu'ils en soient ici encore remerciés !



Notre hôte nous fait encore visiter sa «réserve» dans une grange attenante dans laquelle nous attendent quelques merveilles à restaurer, parmi lesquelles une sublime Giulia SZ dont le travail de «remise en route» sera certainement fastidieux ! Mais quel beau projet... !



Le retour dans la nuit à notre Domaine se fait dans la bonne humeur, mais la fatigue est palpable.

Le matin du samedi commence bien car les propriétaires du Domaine nous réservent un superbe petit-déjeuner plus que copieux. Nous nous équipons pour cette longue journée malheureusement pluvieuse et le minicar s'ébroue pour nous permettre d'atteindre le circuit vers les 11h00. Les uns et les autres se séparent par petits groupes mais se retrouveront plusieurs fois au cours de

la journée dans la Tribune près de la passerelle Dunlop où nous attendent nos places assises bienvenues ! Sur-tout quand le temps se gâte comme souvent durant cette journée. Les accalmies nous permettent de nous balader dans le village à l'intérieur du circuit avec ses nombreuses échoppes (miniatures, livres et les borchures, magazines automobiles, habits de course ou d'époque, pièces détachées, Musée Porsche et BMW, ventes aux enchères de voitures anciennes...). Mais le plus important est sans aucun doute les 6 paddocks regroupant toutes les voitures prenant le départ dans les 6 groupes qui composent ce Mans Classic 2012.



Et là c'est Byzance : nos chères Alfa Romeo (beaucoup de 33/1, 33/2 ou 33/3) sont entourées par des Ferrari, Porsche, Alpine, BMW, Ford GT 40, Cobra, Maserati, Bentley, Bugatti ou encore Mustang. Au total plus de 400 voitures sur la piste, mais aussi plus de 8'000 voitures dans l'enceinte du circuit sous la férule des Clubs de chacune des marques. Sublime !!!



Les divers départs se font au fur et à mesure de la journée, certains même comme à l'époque avec des pilotes qui traversent la piste en courant avant de sauter dans leurs bolides et démarrer en trombe. Les courses se suivent et c'est chaque fois un émerveillement de voir ces incroyables machines, (qui ont parfois plus de 80 ans !) se battre afin de remporter la victoire de groupe, aux mains de pilotes parfois très connus (anciennes gloires, ex-pilote de Formule 1 ou ancien vainqueur aux 24 Heures du Mans). De nombreux suisses participent également à cette course et 2 d'entre eux vont même faire gagner leurs groupes. Ce ne sera pas le cas des Gachnang (le grand-père avec Natacha) et leurs Cooper, mais quel spectacle ils nous ont offerts ! Vers 23h30, départ pour le retour au Domaine... pour un repos court mais bien mérité !

Le dimanche matin, après le copieux petit-déjeuner, départ pour le Circuit pour assister aux dernières heures de cette magnifique course de 24 heures. Fort heureusement le temps est nettement moins pluvieux que la veille et cela se ressent également sur la piste où les pilotes peuvent enfin tirer un meilleur parti de leurs bolides. La nuit a été dure pour les hommes et les machines mais la course reste des plus palpitantes. Et la visite des paddocks apporte son lot de débats, de discussions, d'échanges, de rêves mais aussi de photos et de films.





L'apéritif servi sur le stand de nos amis de l'Alfa Classic de France nous a permis de nouer des contacts intéressants, notamment avec les membres de l'Alfa Classic du Sud-Ouest et leur Président Jean-Pierre LAMPRIERE.

La fin de la course à 16h00 met fin également à ces 24 heures magiques et il est temps de penser au voyage de retour ! Après une dernière photo du groupe à l'entrée du Circuit, le cap est mis pour le retour en Suisse. Le voyage se déroule sans heurt, certains se retrouvant assez rapidement dans les bras de Morphée ! Le repas du soir redonnera un peu de force à ceux qui en manquaient et laissera, à l'arrivée à Tolochenaz vers 02h00 du matin, chacun des participants avec des milliers de souvenirs et d'images pour attendre la prochaine édition du Mans Classic qui n'aura lieu que dans 2 ans !

Un grand Merci à tous les participants qui ont fait confiance au signataire du présent article pour l'organisation de ces 3 jours et qui ont montré, par leur enthousiasme tout au long de cet incroyable week-end, que la passion peut réunir des hommes et des femmes de tous horizons... Vive Le Mans Classic 2014 !

Y. Badan

MONTREUX CAUX

5,940 Km.

COURSE DE CÔTE
AUTOMOBILE

1. Giuseppe CAMPARI (I)
Alfa Romeo RL-TF 3.6L. 6' 05"
2. G. BECK (VD)
Bugatti 1.9L. 6' 43"
3. FONTAINE (F)
Cottin - Desgouttes 3.0L. 7' 06"
4. A.SCHMIDT (GE)
Alfa Romeo RL 3.0L. 7' 07"
5. STADLOS (TI)
Bugatti 1.5L. 7' 15"
6. Fr. LANZ (VD)
Bugatti 1.5L. 7' 16"
7. Ch. PHILIPPOSIAN (GE)
Bugatti 1.9 L. 7' 24"
8. Ch. RAMUS (VD)
Spa 4.4L. 7' 28"



11 MAI 1924



MONTREUX GRAND-PRIX

6-7-8-9 SEPTEMBRE 2012

C'est une complicité durable qui réunit Alfa Romeo et Montreux. Tout commence en 1924 lors de la course de côte Montreux-Caux remportée par Campari sur Alfa Romeo. Puis en 1934, le Comte Carlo Felice Trossi remporte le premier et unique Grand-Prix de Montreux sur l'Alfa Romeo tipo B de la Scuderia Ferrari. Le fil rouge est alors prêt à se dérouler pour une suite d'événements avec en 1977 la présence de Fangio et l'Afetta 159, puis Ferrari sera l'hôte d'honneur en 1990, 2002, et 2006. En 2012, c'est Alfa Romeo qui est invitée avec une délégation du Museo Storico d'Arese et la participation d'Alfa exceptionnelles issues de collections suisses.



Reportage: Antoine KOHLER textes et photos

1934 Tipo B



Sur les quais, toujours vénérée, la statue de Freddie Mercury du groupe Queens, qui appréciait Montreux pour son exceptionnel studio d'enregistrement et son ambiance.



1952 Tipo 6C
3000 CM

1963 Giulia T.I. Super

Automobilismo Storico Alfa Romeo



1968 GTA 1300 Junior

L'arrivée de la course de côte, à Caux.

1954 2000 Sportiva



L'un des 2 prototypes
construits en forme de coupé.
Collection privée.



L'œuvre mobile du peintre brésilien Romero Britto, réalisée en 2009. Elle appartient à Claude Nobs, fondateur, en 1967, du prestigieux Festival du Jazz de Montreux.

1954 Prototype Giulietta Spider Pinin Farina



1^{er} Prix
du Concours d'Elégance
M. et Mme David Bugnon



Stefano AGAZZI, Directeur du Musée Historique Alfa Romeo,
avec l'un de ses fleurons: l'Alfetta 159

1963 Giulia TZ 1



GRAND-PRIX DE MONTREUX

90 tours de 3,32 Km.



1934

3 JUN



1. Conte Carlo Felice TROSSI (I)
Alfa Romeo Tipo B /P3
2. Philippe ETANCELIN (F)
Maserati 8 CM
3. Achille VARZI (I)
Alfa Romeo Tipo B /P3
4. Whitney STRAIGHT (USA)
Maserati 8 CM
5. Hugh Charles HAMILTON (GB)
Maserati 8 CM
6. Goffredo ZEHENDER (I)
Maserati 4C 2500
7. Pierre VEYRON (F)
Bugatti T 51

Pique-nique du comité

Ce fut le samedi 18 août que les 39 membres inscrits à la sortie d'été, dénommée «Raclette du comité» en référence au «pique-nique du président» puis «pique-nique du comité» des années précédentes, se retrouvèrent en Valais pour une journée fort ensoleillée.



Rendez-vous fut donné à 8h30 sur la place du CERM à Martigny pour les salutations d'usage autour d'un jus

d'orange, café, thé et croissant. Notre ami Jean-Pierre Demierre ne manqua pas de proposer aux intéressés une version améliorée et personnelle de ce café du matin, afin que personne ne se brûle les lèvres au contact d'une eau trop chaude.

9h, départ pour Champex via Les Valettes. Les Alfas du RSAR se parquent en ligne rangée à l'entrée de la petite station de montagne et attendent le retour de leurs propriétaires, qui visitent le Jardin alpin. Beau succès et grand intérêt des participants, qui apprécient également la pause qui s'ensuivit au bord du lac.



C'est avec un retard certain que le cortège repris sa route en direction de Sierre, lieu des ripailles de midi. Descente sur Martigny, traversée du Valais par la route cantonale et les magnifiques villages de Fully, Saillon, Leytron, Chamossion, la capitale Sion et arrivée à Sierre à la cave des Bernunes.



Verre de bienvenue (un Muscat pétillant bien frais) puis visite de cave et présentation des vins: ce fut l'accueil réservé à notre équipe par mon frère Nicolas.



Des plats de salaisons valaisannes furent ensuite servis, le temps de chauffer les fours... et c'est parti pour la raclette au lait cru, 2 types de fromage (Bagnes et St-Martin), 3 racleurs (Jean-Pierre Demierre, mon père Maurice et son copain Michellod), les Alfistes se régalaient et apprécient à sa juste valeur le chasselas (fendant) «L'Ormy» servi en magnum de 1,5 l. Un must, d'autant plus que la cave des Bernunes est la seule à avoir remporté 4 fois le concours suisse du chasselas! Du reste, la qualité des produits de la maison n'a pas échappé aux fins palais présents, mon frère s'étant appliqué à servir plusieurs spécialités (petite arvine, ermitage ou encore cornalin, humagne et syrah) durant la journée. Pour clore le repas, une tarte aux abricots et un ultime café à l'abricotine de Jean-Pierre motivèrent le président pour son discours de remerciements fort applaudi.



C'est donc les estomacs réjouis et les âmes heureuses que les membres se séparèrent, certains pour rejoindre leur foyer, d'autres pour prolonger leur séjour sur place,

ayant prudemment réservé une chambre dans les alentours.



Un temps splendide, de belles voitures, une ambiance décontractée autour de bons produits locaux, que du bonheur! Et le bruit des moteurs Alfa qui s'en vont dans le crépuscule valaisan, que d'émotion...

F. Reuse

M A R C H A I R U Z

2^{ème} MONTEE HISTORIQUE



Les 15 et 16 septembre, le tracé de 5,7 Km. accueillait 240 participants pour commémorer les courses de côte qui se sont déroulées au fil des ans, de 1958 à 1973. Tous étaient au rendez-vous, en particulier des plateaux bleus de Bugatti et d'Alpine, une brochette de monoplaces, et une meute d'Alfa Giulia précédée par l'exceptionnelle 33 2.0L. pilotée par David Bugnon.



Belle surprise dans le parking des spectateurs: la SVZ qui appartenait au pilote yverdonnois Edgar Berney. A son volant il se classa 5^{ème} au Rallye Neige et Glace de 1959.

Texte et photos: A.Kohler

Journée Technique 13 octobre 2012

Garage AUTODELTA à la Chaux-de-Fonds

Il y a 5 ans, le Comité du Registre avait décidé d'organiser une première journée technique.

L'objectif n'était certes pas de faire de nous des experts en ingénierie automobile, mais d'augmenter quelque peu nos connaissances quant au fonctionnement et à l'entretien des voitures de notre marque fétiche.



La réussite de cette première journée technique en 2008 était due à l'engagement de Monsieur Roland Bandieri, membre du Registre et garagiste de Bassins/VD, qui nous avait renseignés sur l'entretien général de nos véhicules et sur les précautions à prendre pour leur hivernage.

Depuis 2009, c'est notre ami Patrizio Pieren, président de la Commission Technique du Registre, qui assure la continuité de notre éducation technique. Il nous a initiés successivement aux secrets de certains aspects des moteurs, des carburateurs et des turbo-compresseurs de nos Alfas.

Le matin du 13 octobre 2012, après le café-croissant rituel consommé au bar de l'atelier, passage aux choses sérieuses: Patrizio, comme toujours bien préparé, distribue à chacun une dizaine de pages traitant des grands principes de l'électricité automobile et nous invite à les parcourir pendant 5 minutes, histoire de rafraîchir nos connaissances de base - un peu court pour les moins initiés en la matière !

Il pose ensuite sur une table un bloc de phares avec câblage. Les câbles sont en cuivre.





Comme le veut l'usage, le fil + est rouge, celui du retour à la masse est noir.

Nous passons alors au calcul de l'intensité du courant alimentant divers consommateurs et le choix de la section adéquate du câble.

SECTION	INTENSITÉ MAX EN AMPÈRES	PUISSANCE MAX EN 6V	PUISSANCE MAX EN 12V
1.5 mm ²	6A	36 W	72 W
2.5 mm ²	10A	60 W	120 W
4 mm ²	16A	96 W	192 W

Tableau des rapports section-intensité

Nous calculons d'abord le courant alimentant une, respectivement deux ampoules de 6V/5W de feux de position connectées au tableau de bord. Nous faisons ensuite le même calcul pour des ampoules de 12V/5W, le courant transporté dans ce cas étant la moitié du précédent tout en alimentant une même charge. L'intensité qui résulte de chacun de nos 4 calculs étant faible, une section de 1.5 mm² suffit amplement. Notons qu'un seul fil suffit pour alimenter ces ampoules, le retour du courant au négatif de la batterie se faisant par la masse du véhicule. Nous passons alors au calcul du courant traversant un câble pour alimenter 2 ampoules de feux de route de 55W chacune. En 12 volts, l'intensité est :

$$\frac{P}{I} = U \quad \frac{2 \times 55W}{12V} = 9.16A$$

Par mesure de sécurité pour éviter toute surchauffe, il convient de doubler cette valeur et l'arrondir à 16A.



Il faut toutefois éviter de faire circuler des courants élevés dans les interrupteurs du tableau de bord commandant les gros consommateurs; à cela s'ajoute que plus la section d'un câble est importante, plus le constructeur est intéressé à raccourcir la longueur du câble (le cuivre coûte cher!); d'où le recours à des relais. Patrizio nous dessine le schéma de principe d'un relais et en explique le fonctionnement.



Relais de contact avec numérotation conventionnelle des pôles



Actionnement du contacteur d'un relais par un solénoïde (bobine) parcouru par un courant faible

Patrizio passe ensuite en revue quelques notions de base relatives aux fusibles et à leur calibrage : le fusible protège le câble; si le câble touche la masse, le courant élevé qui en surgit peut mettre le feu non seulement au câble, mais aussi à la voiture. A noter que chaque relais doit être protégé par son propre fusible (les deux seuls câbles branchés en direct sans fusible sont ceux de la bobine d'allumage et du solénoïde du démarreur).

En fin de matinée, séance de questions-réponses. Une fois de plus, Patrizio impressionne par la clarté de ses explications et son sens didactique, dont bien des enseignants devraient prendre de la graine.



Secondo piatto " Saltimbocca, patate fritte, verdure



Primo piatto " Penne alla bolognese "

A l'issue de l'apéro préparé par Dolores, la charmante épouse de Patrizio, nous nous rendons à la Trattoria Toscana de l'hôtel Fleur-de-Lys, où nous avons le privilège d'utiliser le parking privé et le plaisir de nous réunir autour d'un repas aussi savoureux que copieux.



Comme d'habitude les absents ont toujours tort. Alors, rendez-vous à la prochaine journée technique 2013. Un vif remerciement aux membres participants sans oublier les membres français qui font souvent des grandes distances pour la Journée technique et les autres sorties. Avec mes remerciements et mes salutations.

M. Vendel

P. Pieren

Sortie de fin d'année 2012

Balade autour du Léman

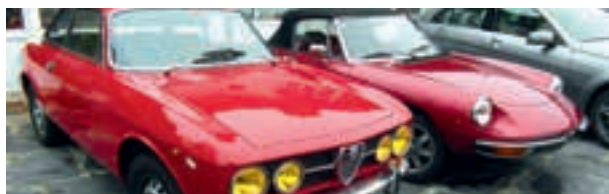
Samedi 17 novembre, les participants se retrouvent dans la cour du collège du lac de Villeneuve pour la dernière sortie de cette riche année 2012 du RSAR. Café et croisants à l'Oasis, contrôle des présences, distribution des plaques/dossards par véhicule et explication de notre caissière Francine sur le contenu du road-book, nous voici fin prêts pour le parcours.

Le cortège des 19 voitures démarre aux alentours de 9h, direction Evian par la nouvelle Transchablaisienne H144. Une pause bienvenue est programmée à Yvoire, magnifique village médiéval, où le reste des inscrits nous rejoignent, à savoir 4 personnes et 2 voitures supplémentaires, soit un groupe de 38 passionnés du Biscione.

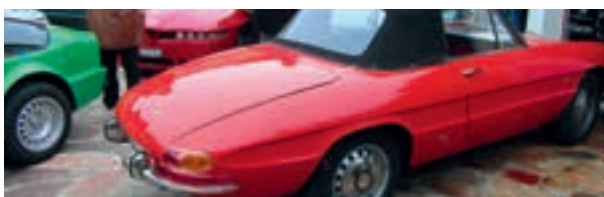


11h30, retour aux véhicules et départ pour l'étape de midi. Les Alfas ronronnent dans la brume et le brouillard en longeant le Léman; arrivé à Genève, les indications du road-book nous permettent de nous rendre facilement au Grand-Saconnex, restaurant de La Colombière. Et là, surprise... le patron M. Ragnelli a sorti en guise d'accueil pour le Registre de magnifiques exemplaires de sa col-

lection et les a disposés dans la cour de l'établissement. Les gens apprécient, font le tour des voitures, photos, questions... et le patron s'empresse de nous demander d'amener quelques voitures du Registre, il est tout intrigué de découvrir nos modèles, parqués à 5 mn au parking de La Colombelle.



La place à disposition n'étant pas énorme, quelques membres disposant des modèles phares de la journée les amènent sur les lieux: notre président Philippe Cornu et sa Duetto 1600 rouge 1967, Patrick De Bondelli (1600 Junior Z de 1974, 363^e exemplaire des 402 Junior 1600 Z produites), Yves Badan (Zagato SZ 3000 de 1990 No 908 sur 1036 produites), Roland Bandieri (Giulia Sprint GTV Bertone 1600 de 1967), Jean-Pierre Demierre (Spider Touring 2000 de 1960).



L'excellent repas de midi (à l'italienne, antipasti, tranche de pizza, lasagnes, tiramisu) est servi dans une ambiance extraordinaire, notamment grâce à l'animation musicale des serveurs du jour, on se serait cru en vacances dans le Sud !



15h30, départ pour le hangar où se trouve le solde des voitures de M. Ragnelli; celui-ci nous fait patienter quelque peu (il faut croire que ça se mérite de découvrir un parc d'anciennes), mais finalement c'est avec sa bonne humeur communicative qu'il nous ouvre son garage et nous explique qu'elles sont quasiment toutes en vente, en majorité des Alfas mais pas uniquement.



16h30, départ pour la dernière étape. Le début de soirée et la nuit qui tombe ne nous empêche pas de découvrir les villages qui parsèment le trajet jusqu'au Château de Mont à Mont-sur-Rolle, ultime halte de la journée.



Nous sommes reçus par Cédric Albiez, vigneron du Château, propriété de la famille Naef. Explications et dégustation des crus de la maison, le tout accompagné de charcuterie locale. Un point d'orgue final bienvenu sur la partition du jour, telle sera la substance du message de notre président Philippe, qui adresse à tout le monde ses meilleurs vœux pour les fêtes de fin d'année. Rendez-vous est pris pour l'AG du 16 février 2013 et pour de nouvelles aventures au volant de nos belles !

F. Reuse



La saga des Alfa Romeo Zagato

(2^e partie les Alfa Romeo Giulietta SVZ (Sprint Veloce Zagato) et SZ (Sprint Zagato))



La 1^{ère} partie de la saga des Zagato construites sur des bases Alfa Romeo vous a fait connaître de façon approfondie les TZ 1 (Tubolare Zagato), TZ 2, TZ 1 ½, TZ 3 Corsa et Stradale.

Force m'est de constater, lors de mes nombreuses recherches pour être le plus précis possible pour cette 2^e partie, que les italiens ne sont pas les plus doués en calcul ! En effet, autant je n'avais pas eu trop de problèmes pour trouver le nombre exact de TZ construites, autant ce fût un véritable parcours du combattant pour y arriver pour ces magnifiques autos que sont les SVZ et les SZ ! Donc si vous avez d'autres sources et d'autres chiffres, ils ne sont pas forcément faux !

Mais commençons par le début, à savoir l'Histoire de la Giulietta SVZ...

**LA GIULIETTA SPRINT VELOCE ZAGATO (SVZ) :
Production de 1956 à 1959 à 16 exemplaires + 2
«reconstructions»**



HISTOIRE :

L'Alfa Romeo Giulietta Sprint fut présentée au Salon de Turin en avril 1954. C'était un joli petit coupé de «Grand Tourisme» dont les superbes lignes étaient inspirées des dessins de Bosno et Scaglione. Bertone en construisit la carrosserie. Elle était motorisée par un 4 cylindres en ligne tout alu de 1290 cm³ avec double arbre à cames en tête : c'était un concept de voiture de compétition adapté à la route. Mais comme Alfa Romeo s'était officiellement retiré de la compétition en 1953, de nombreux clients, compétiteurs dans l'âme, furent privés de courses. Les Giulietta Sprint participèrent à de nombreuses courses en Europe contre des Porsche ou des Lancia.

Il existait un département de développement dirigé par Orazio Satta qui faisait passer la puissance du 1.3 litres de 65 à 90 CV. En 1956, lors des Mille Miglia, sous le déluge et dans la descente du Col de Radicofani, les frères Di Priolo perdirent le contrôle de leur voiture et sortirent de la route avec la belle Giulietta SVA (Sprint Veloce Allégée) préparée par le Servizio Esperienze Speciali d'Alfa Romeo et donnée pour 105 CV. Devant l'ampleur des travaux (et du coût demandé pour la réparation par Alfa Romeo...) ils demandèrent à leur ami Elio Zagato de refaire la voiture. Une carrosserie plus aérodynamique et plus légère (grâce à l'aluminium) de 110 kg, dessinée par Gianni Zagato, combinée à une préparation moteur, permettait à la SVZ d'atteindre plus de 195 km/h. (alors que les Sprint Veloce «plafonnaient» à 180 km/h!). Zagato garda les châssis et ancras une armature tubulaire supportant la fine carrosserie en alu, ramenant le poids à 770 kg ! De plus, il réussit le tour de force de construire la voiture en 3 mois, ce qui fait que le prototype fut engagé en septembre 1956 à la Coppa Inter Europa de Monza. Il tourna 2 secondes au tour plus vite que toutes ses concurrentes ! En course il va même battre le record de l'épreuve en devançant Jo Bonnier (2^e sur une Sprint Veloce) de 22 secondes.



SVZ au 24 Heures du Mans 1957



Une SVZ au Rallye de Sestrières en 1957



La SVZ victorieuse du Liège-Rome-Liège 1957



La SVZ victorieuse à la Coupe des Alpes 1958

Après ce succès d'autres pilotes amenèrent leurs voitures chez Zagato pour les transformer. En 1957, 3 autres voitures furent construites, toutes plus ou moins différentes les unes des autres comme toujours chez Zagato : l'une des voitures avait des pare-chocs, mais les 3 arboraient le caractéristique et fameux toit à double bossage. Ce fut le cas par exemple de 04045 qui fut immatriculée en Suisse qui fait partie des 4 voitures sur les 16 + 2 construites à posséder ce «double bulbe» !

Mais Alfa Romeo croit plus en la Giulietta SS qui vient de sortir pour glâner des trophées en compétition et concentre donc tous ses efforts sur cette nouvelle voiture. Las, malgré l'aide de Conrero pour la préparation moteur des SS, la SVZ est tout simplement imbattable ! En 1958 (6 voitures), puis en 1959 (également 4 nouvelles SVZ + modification sur 2 existantes), la forme de la voiture évolue encore vers une carrosserie encore plus petite et plus maniable, Zagato profitant chaque fois de Sprint Veloce accidentées.

La dernière «évolution» verra le jour en 1960 puisque cette année-là une SVZ (la 1ère construite) est entièrement revue pour participer aux 24 Heures du Mans aux mains du célèbre José Rosinski et de Ubezzi. Il faut dire que cette SVZ avait été fortement endommagée au Tour de Corse en novembre 1958 par José et qu'elle fut donc souvent «reconstruite» !

La Giulietta SVZ remportera de très nombreuses courses durant cette période des années 1957 à 1960 et permettra à Zagato d'atteindre une grande renommée auprès des «gentleman drivers» et des pilotes avides d'autos légères, aérodynamiques et performantes. De nombreuses courses figurent à son palmarès, parmi lesquelles la Coupe des Alpes ou encore le fameux Liège-Rome-Liège.

Juste retour des choses, le travail des frères Zagato est enfin récompensé et leurs compétences reconnues par Alfa Romeo qui signe un contrat pour la mise en chantier d'un dérivé à la SVZ. C'est ainsi que, dans la continuité de ses idées et de sa conception de l'automobile qui ressemble beaucoup à celle d'un autre grand constructeur (Colin Chapman le génial inventeur des Lotus), Zagato va ensuite produire une autre grande sportive qui va marquer les aficionados des Alfa Romeo :

ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT ZAGATO (SZ):
Production de 1960 à 1963 à environ 217 exemplaires, dont 171 «coda tonda (queue ronde)» et 46 «coda tronca (queue tronquée)»



En 1958, le fameux magazine «Auto Italiana Sport» écrivait ceci : «Comme chacun sait, pour pouvoir posséder une Giulietta Zagato, il faut détruire une voiture de production et reconstruire sa carrosserie à grands frais.

Nous ne comprenons pas pourquoi la société du Portello (Alfa Romeo), dont la gamme ne comprend aucun modèle de compétition semblable à la SVZ, n'est pas en mesure de fournir au carrossier des structures de Giulietta à habiller. Conséquence : les clients sont obligés de dépenser un million de liras en plus du prix d'acquisition d'une Sprint Veloce pour disposer d'une Giulietta Zagato, s'ils veulent obtenir de meilleurs résultats. Ce qui ne peut que servir la notoriété du carrossier milanais !»

Alors que les SVZ écument et dominent largement la scène de la compétition en Italie et dans le reste de l'Europe, cet article fait grand bruit ! C'est une des raisons pour laquelle Alfa Romeo va se rapprocher de Zagato pour travailler sur un dérivé de la SVZ. Et ce n'est autre que le fameux Orazio Satta (le concepteur de la Giulietta) qui va s'y atteler avec l'aide du responsable des essais Consalvo Calvi. Ils vont passer la SVZ au crible et décident donc de partir sur la base du châssis de la Sprint Speciale, dont l'empattement est plus court de 13 cm., pour élaborer la Giulietta SZ.

Elle apparaît au Salon de Genève en 1960. Sa carrosserie en alu, entièrement façonnée à la main, est toujours accouplée avec le 1,3 litres (mais porté à 100 CV et même sur certaines jusqu'à 135 CV) ! Son design est très novateur et aérodynamique. Il est le fruit d'un long labeur d'essais sur les 3 premiers prototypes durant plusieurs mois. Petit à petit la ligne de la SZ prend forme. Pour valider les améliorations aérodynamiques, estimées à l'aide de rubans de laine collés à la carrosserie et observés depuis une autre voiture (procédé couramment utilisé pour étudier les flux d'air sur la caisse), l'équipe prend soin d'échanger les moteurs des trois prototypes SZ. Ce qui leur permet d'avaliser les modifications sur la carrosserie. Les suspensions, le moteur, les rapports de la boîte de vitesses, suivent le même traitement aux mains des pilotes-testeurs. Comme bon nombre de réalisations de Zagato, le double bossage est à l'honneur.

Le 19 décembre 1959, la première Giulietta SZ (châssis 10126.00001) est livrée à l'écurie Sant'Ambroeus. En juin 1960, 30 voitures ont été assemblées et 61 à la fin de l'année 1960. Mais Alfa Romeo et Zagato travaille déjà sur une nouvelle version de la SZ, car ils se rendent compte qu'elle est déjà au bout de son développement face à des voitures comme la Lotus Elite.

Elio Zagato travaille d'arrache-pied sur une nouvelle version de la carrosserie, aidé en cela par un tout jeune designer de 22 ans, Ercole Spada, à qui l'on doit les plus belles réalisations de Zagato des années 1960. Ils partent d'un constat simple : pour que la voiture soit plus rapide, il faut l'allonger. Elio reprend donc l'avant et l'arrière, qui va être prolongé et doté d'une poupe coupée (coda tronca) à la verticale, ce qui permet d'éviter les turbulences freinant la voiture. Et ça marche ! La vitesse de pointe est de 227 km/h !



En juin 1961, la première SZ «coda tronca» est au départ de la Coupe Sant'Ambroeus à Monza. Au volant : Elio Zagato en personne ! Et contre toutes attentes, il gagne la course devant une meute de SZ «coda tonda». Présentée officiellement au Salon de Turin en octobre 1961, elle ne connaîtra toutefois qu'une carrière très brève. En effet, l'arrivée des Giulia TZ et leurs moteurs 1,6 litres va bientôt sonner le glas de la SZ qui verra sa production s'arrêter dans les derniers jours de 1962. Son poids de 780 kg et son agilité feront toutefois merveille dans les courses dans lesquelles elle sera engagée, non seulement grâce à sa carrosserie tout alu, mais aussi grâce à un confort spartiate axé «compétition» et à des prestations nettement plus sportives que la Sprint ou la SS. Comme toujours chez Zagato des différences apparaissent de l'une à l'autre concernant les équipements, les phares carénés ou non, ou encore la finition intérieure ou extérieure, tout comme les freins à disque à l'avant.



Elle sera construite jusqu'en janvier 1963 avant d'être remplacée par la très belle Giulia TZ1 qui sera dévoilée au Salon de Turin avec son fameux châssis tubulaire et son arrière qui ressemble étrangement à la SZT.

Ces reines des pistes sont d'authentiques bijoux entièrement assemblés à la main. Mais laissons Antoine Prunet, propriétaire de la 94^e SZ produites (une coda tonda), nous en parler :

«Toute ronde, avec sa bouille de jouet, elle semble débarquée d'un dessin animé. Le coup de cœur est instantané. «Zéro enluminure» aurait pu être la devise de Zagato : pas de pare-chocs, des vitres en Perpex, des formes lisses et un simple emblème «Z» qui orne les flancs de l'auto... Les SZ étaient réputées pour leur légèreté et leur dépouillement. Zagato avait imaginé ce fameux toit à double bulbe non seulement pour mieux fendre les airs par un abaissement de la hauteur du toit, mais aussi pour que le pilote et son passager puissent être à l'aise même avec un casque !».

Y. Badan

DONNEES TECHNIQUES ALFA ROMEO SVZ (1957 – 1960)

16 EXEMPLAIRES CONSTRUITS (numéros de châssis souvent repris des Sprint Veloce)

Moteur : 4 cylindres en ligne de 1'290 cm³

Puissance : 90 CV à 6'500 t/min.

Carrosserie : Plate-forme châssis en acier et carrosserie en aluminium

Suspension : indépendante à l'avant et ressorts à l'arrière

Freins : circuit hydraulique à 4 tambours

Dimensions : Longueur : 3,92 m. pour la SZ et 4,00 m. pour la SZT

Largeur : 1,54 m. pour la SZ et 1,52 m pour la SZT

Hauteur : 1,25 m. pour la SZ et 1,20 m. pour la SZT

Empattement : 2,38 m.

Roues en 15 " et poids à vide de 820 kg



DONNEES TECHNIQUES ALFA ROMEO SZ «coda tonda» et SZT «coda tronca» (1960 – 1963)

217 EXEMPLAIRES CONSTRUITS (châssis 10126.00001 à 00217)

Moteur : 4 cylindres en ligne de 1'290 cm³

Puissance : 100 CV à 135 CV selon préparation à 6'500 t/min.

Carrosserie : Plate-forme châssis en acier et carrosserie en aluminium

Suspension : indépendante à l'avant et essieu rigide à l'arrière

Freins : circuit hydraulique à 4 tambours sur les premiers modèles, puis mâchoires à l'avant (dès 00018) et freins à disques (dès 00029)

Dimensions : Longueur : 3,92 m. pour la SZ et 4,00 m. pour la SZT

Largeur : 1,54 m. pour la SZ et 1,52 m pour la SZT

Hauteur : 1,25 m. pour la SZ et 1,20 m. pour la SZT

Empattement : identique pour les 2 versions à 2,25 m.

Roues en 15 " et poids à vide de 770 kg pour la SZ et 785 kg pour la SZT



Sortie en Forêt Noire 2013

Du 18 au 20 mai 2013.

Rendez-vous à Freiburg im Breisgau

Réservez les dates !



Avec plus de 200 kilomètres de long et 60 kilomètres de large, la Forêt Noire offre une grande diversité de paysages, c'est l'une des plus grandes régions et fut l'une des plus célèbres en Allemagne. La Forêt Noire, ses maisons typiques, son célèbre gâteau (le Forêt Noire), son couvre-chef (le Bollenhut), ses coucous... La Forêt Noire est dans le monde entier le symbole des vacances en Allemagne.

Le Président

Calendrier 2013

16 février	Assemblée Générale – Avenches
13 avril	Sortie de printemps (F-X. Olivet)
18 - 20 mai	Sortie d'été – Forêt Noire (D) avec CARF, ACCF, Belges (Ph. Cornu)
8 - 9 juin	Sortie avec le club Alfa Sud-Ouest (Y. Badan)
17 août	Sortie du Comité (F. Reuse + F. Wenker)
14 - 15 septembre	Vevey Rétro
26 octobre	Sortie de fin d'année. (G. Gombau)
16 novembre	Journée technique (P. Pieren)

Rallyes & Courses

25 Janvier - 1 ^{er} février	Rallye Monte-Carlo Historique (F)
22 - 27 avril	Tour Auto Paris – La Rochelle (F)
11 - 12 mai	Grand Prix de Pau Historique (F)
16 - 19 mai	Mille Miglia (I)
24 - 26 mai	Spa Classic (B)
14 - 15 septembre	Retrospective Ollon-Villars (CH)
26 - 28 septembre	Gstaad Classic (CH)

Sorties Rsar + Autres Clubs

8 - 9 juin	Alfa Club Du Sud Ouest : Jean-Pierre Lamprière
2-4 novembre	Epoqu'Auto, Eurexpo, Lyon (F) 215 km de Lausanne

Salons & Expos

6 - 10 février	Retromobile Paris (F)
22 - 24 février	Milano Auto Classica (I)
7 - 17 mars	Salonde l'auto Genève (CH)
7 - 10 mars	Retro Classic Stuttgart (D)
23 - 24 mars	Oldtimer & Markt Fribourg (CH)
11 - 14 Avril	Retro Classica Essen (D)
29 novembre - 1 ^{er} décembre	Salon Retro-Course A Villefranche (F)

Comité 2013

Président :	Philippe CORNU Yves Badan	Vacant Proposition du Comité
Vice Président	Georges GOMBAU Epalinges	079 342 83 85 inscription@registresuissealfaromeo.ch
Caissier :	Francine BANDIERI	
Secrétaire :	Fabrice Reuse	Proposition du Comité
Prés. Comm tech. :	Patrizio PIEREN La Chaux-de-Fonds	032 913 46 81 autodelta.sa@bluewin.ch
Membre adjoint :	Davide Fallini Sandro Zuliani	Proposition du Comité Proposition du Comité
Webmaster :	François WENKER Estavayer-le-Lac	079 630 38 43 webmaster@registresuissealfaromeo.ch



<http://www.registresuissealfaromeo.ch>

<http://www.rsar.ch>



<https://www.facebook.com/registre.romeo>