

# Registre Suisse



Bulletin 36  
2013

Photo: Bernard Wenker

# Sommaire

		<i>Page</i>
	<b>Mot du Président</b> (Y. Badan)	<b>3</b>
<b>Sortie du</b>		
<b>13 avril</b>	<b>Sortie de Printemps RSAR</b> De Vaud en Val par Chaux-de-Fonds au Laténium. (F. Reuse)	<b>5</b>
<b>18 - 20 mai</b>	<b>Sortie d'été en Forêt Noire</b> Freiburg im Breisgau (D) (Ph. Cornu)	<b>8</b>
<b>8 - 9 juin</b>	<b>Sortie avec l'Alfa Club du Sud-Ouest</b> Fondation Renaud - Cortaillod (Y. Badan)	<b>16</b>
<b>18 août</b>	<b>Sortie du Comité</b> Ursy – Moléson – Motélon (F. Reuse)	<b>19</b>
<b>18 - 19 octobre</b>	<b>Rallye historique des Jasmins</b> (Y. Badan)	<b>22</b>
<b>26 octobre</b>	<b>Sortie de fin d'année</b> Romont – Ecuwillens (G. Gombau)	<b>24</b>
	<b>Klausen Rennen 2013</b> (A. Kohler)	<b>28</b>
<b>16 novembre</b>	<b>Journée Technique</b> Garage Autodelta La Chaux-de-Fonds (G. Gombau)	<b>34</b>
<b>Annonces Sorties 2014</b>		
<b>22 - 23 mars</b>	<b>Oldtimer &amp; Teile Markt (OTM) Fribourg</b>	<b>38</b>
<b>6 - 8 juillet</b>	<b>le Mans Classic 2014</b>	<b>39</b>
<b>A propos du RSAR :</b>	<b>Shop du RSAR</b>	<b>40</b>
	<b>Calendrier 2014</b>	<b>42</b>
	<b>Comité 2014</b>	<b>43</b>

# Mot du Président



Chers Alfistes,

2013 : Année de transition ? ? ?

Je commence ce «Mot du Président 2013» par la dernière phrase de Philippe Cornu dans son «Mot du Président» du Bulletin 2012 : «il est temps de trouver un Président plus proche de la mécanique !».

Comme bon nombre d'entre vous ont pu le remarquer, ce n'est pas mon cas ! Mais pour assurer la continuité du travail entrepris par Philippe pendant ses années à la tête du Registre, je ne pense pas que vous m'en tiendrez rigueur !

2013 a donc été l'année de la continuité... Et du changement !

Continuité et changement, car le nouveau Comité, composé cette fois de 7 membres grâce à l'arrivée de Sandro Zuliani et Davide Fallini, a travaillé d'arrache-pied afin de vous concocter un programme de sorties alléchant :

La sortie de printemps du 13 avril qui a permis à 35 participants non seulement de sortir leurs Alfa d'une trop longue léthargie, mais surtout de partir à la découverte du Jura (français et suisse). Nos papilles étant mises à contribution dans un cadre magnifique découvert par F.-X. Olivet dans la région de La Chaux-de-Fonds.

Lors de la sortie d'été du 18 au 20 mai, Philippe (et Marina) Cornu nous a démontré encore une fois ses

talents d'organisateur. La Forêt Noire a été parcourue dans tous les sens, sous le soleil ou sous la pluie, et la superbe montée de la course de côte du Schauinsland restera gravée dans les mémoires.

Le dimanche 9 juin c'est une délégation de 36 personnes de l'Alfa Club du Sud-Ouest qui se joignait à 38 de nos membres pour une magnifique journée dans la région de Cortaillod où la collection Renaud nous a ouvert ses portes, pour finir en apothéose au Col des Mosses.



La famille Overney, chapeautée par les 2 nouveaux membres du Comité Davide et Sandro, a réussi à nous faire visiter et aimer la magnifique région de la Gruyère lors de la sortie du dimanche 18 août. Et la brisolée a réussi à câler tous les estomacs, même ceux de nos amis les Jacquot's Brothers venus spécialement pour l'occasion de Paris !

La dernière sortie a eu lieu le 26 octobre. Le maître d'œuvre, notre cher Vice-Président Georges Gombau, a emmené une trentaine de membres d'Henniez à Romont pour la visite du très beau Musée du Vitrail et le repas de midi pour finir à Ecuwillens pour un dernier verre sous le soleil.

Enfin la traditionnelle «Journée technique», a permis à une vingtaine de membres de comprendre toutes les subtilités de l'amortissement et des suspensions grâce aux explications de Patrizio Pieren.

Mais surtout cette 1<sup>ère</sup> année à la Présidence de notre Registre m'aura permis de faire des rencontres intéressantes et enrichissantes. Que ce soit au sein même de notre Club lors de l'une de nos sorties, ou encore au fin fond de la Forêt Noire, sur le Circuit de Dijon avec l'Alfa Classic Club de France ou lors de ma participation au Rallye des Jasmins dans l'arrière-pays niçois, partout j'ai rencontré des Alfistes passionnés, n'hésitant pas à partager leurs joies ou leurs connaissances.

Convivialité, plaisir de la conduite de nos Alfa et plaisir de la rencontre avec leurs pilotes, voilà la belle alchimie que je nous souhaite pour 2014 !

Bonne route à tous et .... Forza Alfa !!!

*Yves Badan*



# Sortie de printemps 13 avril 2013

## De Vaud en Val par Chaux-de-Fond au Laténium.

Une journée printanière à la découverte du patrimoine romand souvent méconnu «De Vaud en Val par Chaux-de-Fonds au Laténium d'Hauterive», voilà le parcours concocté par notre membre François-Xavier Olivet, organisateur du jour.

Ce beau programme débute par le traditionnel café/croissants des rassemblements estampillés RSAR, aujourd'hui au Grand Hôtel des Bains d'Yverdon. Nous allons du reste nous retrouver uniquement dans des bâtiments historiques ou consacrés à l'Histoire durant cette journée.



Distribution des plaques, road-book (établis par le nouveau membre du comité Davide Fallini), explications d'usage du GO et voici que le cortège des 19 voitures se met en route.



Pour la 2<sup>e</sup> année consécutive, nos Alfas traversent le village de Fleurier le jour... du carnaval. Sympa, mais nous poursuivons jusqu'à la 1<sup>ère</sup> étape de la matinée, Môtiers. Une visite et dégustation des produits de la maison Mauler enchantent les palais des participants, quoi de plus réjouissant que de prendre un petit apéritif pétillant pour imprimer ambiance et bonne humeur à un groupe en sortie.



Une vallée bucolique et paisible, un ancien monastère bénédictin où résonnent encore les chants grégoriens, de mystérieuses caves aux voûtes séculaires... c'est dans ce décor d'exception que la famille Mauler crée depuis 1829 avec passion et dans le respect de la tradition ses grands vins mousseux.

4 générations de Mauler ont perpétué avec passion le savoir-faire familial. Actuellement, Jean-Marie Mauler, arrière-petits-fils du fondateur, œuvre dans le respect de la tradition mais aussi dans un esprit d'innovation au développement de la maison.



Nous poursuivons à travers la vallée de la Sagne pour le prochain point de chute, le repas de midi. Nous constatons que l'hiver n'a pas complètement retiré son doux manteau de neige par ici...



Escale de midi: la Ferme des Brandt, bâtie du 17e siècle, construite en 1614 par Abram Brandt dit Grieurin. Aujourd'hui c'est un excellent restaurant proposant une cuisine travaillée avec des produits frais, de la région, issus de petites exploitations agricoles.



Point le temps pour une petite sieste cependant: après le discours de remerciements de notre nouveau président Yves Badan, le cortège reprend la route, direction la Vue des Alpes. Ne sont-elles pas magiques, nos belles mécaniques ?



A l'époque, le four à bois était essentiel à la vie dans la maison. Aujourd'hui, le pain servi à table est cuit au four à pain, ainsi que quelques plats et desserts. Un instant hors du temps, clin d'œil à nos anciennes...





Arrivés à Hauterive, au Laténium; notre GO avait négocié le parking des employés pour les voitures du Registre, ce fut fort apprécié. La visite guidée apporta une conclusion culturelle à ce rassemblement, organisé de main de maître par François-Xavier et son épouse.



Arrivée au sommet de la Vue des Alpes, petite halte pour le point de vue et... pour nous confirmer, si besoin était, le fameux adage «avril, ne te découvre pas d'un fil».

La météo étant particulièrement agréable sur les bords du lac, quelques participants jouèrent les prolongations sur une terrasse, dissertant allègrement sur le Biscione, le Registre et... ses manifestations futures !



# Sortie d'été 18-20 mai

## Randonnée en Forêt Noire



Quand Philippe Cornu du Registre Suisse Alfa Romeo m'a demandé de l'aider à organiser une randonnée en Forêt Noire, j'ai volontiers accepté.

Après bien des discussions et un voyage prospectif, nous avons finalement opté pour la version «sur les traces de la Schauinsland-Klassik», que j'avais encore bien en mémoire et que j'ai ainsi proposé chaque jour comme «amuse bouche» en début des étapes. La montée du Schauinsland par la voie historique du «Bergpreis» comptera pour la trophée Europe de la Course de côte, jusqu'en 1984.



En avril, lors de notre voyage prospectif, la météo n'était guère encourageante, la neige avait à peine disparue du Schauinsland. Bien que les sorties du RSAR de Pentecôte se sont, ces dernières années, toujours déroulées par beau temps, une météo dès plus incertaine était annoncée pour cette randonnée. Parti vendredi 17 mai de Lausanne par un temps frais, nous avons rallié, sans une goutte de pluie le Novotel de Freiburg in Brisgau, où le comité d'accueil était déjà à l'apéro!

Notre Membre d'honneur M. Miklos Vendel et Madame, arrivé dans l'après midi, avait déjà repéré un ou deux restaurants. C'est ainsi qu'une dizaine d'Alfistes de la trentaine d'inscrits testèrent, au Restaurant «Zum Erzherzog-Albrecht, les schinzels, asperges et spécialités locales.



### Cathédrale de Freiburg (Freiburger Münster)

Dès qu'il aperçoit l'élégante dentelle de la flèche pyramidale de sa tour au-dessus des toits de la vieille ville, le visiteur est aussitôt attiré par la cathédrale. Puis il reste émerveillé devant «la plus belle tour de la chrétienté», comme l'avait dénommée l'historien et écrivain bâlois Carl Jakob Burckhard. Alors que de nombreuses églises du Moyen Âge ne furent achevées qu'au cours des siècles suivants, la construction tour de 116 mètres de hauteur de la cathédrale de Freiburg fut terminée dès 1330.



### Ancien hôtel de ville (Altes Rathaus)

Construit de 1557 à 1559 à partir de la réunion de plusieurs maisons anciennes. A l'origine, la façade était entièrement peinte. Il abrite l'Office de Tourisme (Tourist-Information) depuis 2007.



### Nouvel hôtel de ville (Neues Rathaus)

Le nouvel hôtel de ville a été construit entre 1896 et 1901 sur la base d'une maison jumelée de la Renaissance. Celle-ci a abrité pendant de longues années les salles de cours et l'administration de l'université, fondée en 1457, avant de recevoir l'institut d'anatomie et la polyclinique. Le carillon de la tourelle de la nouvelle aile centrale sonne tous les jours les 12 coups de midi.



### Maison historique des Marchands (Historisches Kaufhaus)

La maison des marchands fut construite entre 1520 et 1523 sur la Place de la cathédrale par le maître d'œuvre Lienhart Müller pour l'administration municipale du marché. Les armoires et les statues, ajoutées par Hans Sixt von Staufen, qui ornent la façade principale constituent un hommage à la maison des Habsbourg.



**Berthold** l'ancêtre de Jean-François Schwarz du Registre Suisse Alfa Romeo, **Josef Alois Knittel** un Grand père de **Urs Knittel**, l'**Alfiste local**, membre du Club Alfa Romeo de France, qui a largement contribué à la mise sur pied de cette sortie en Forêt Noire et que je remercie en votre nom à tous.



SAMEDI 18 mai au réveil, pour le bonheur de tous, contrairement aux prévisions météo, c'était un temps de rêve !

## Samedi 18 mai - 1<sup>ère</sup> ETAPE «FORET NOIRE SUD» 176 km

Samedi matin, 9h30 réception des membres arrivant directement de Suisse, présentation des «Régionaux de l'étape», M. Urs Knittel qui a beaucoup contribué à la préparation de cette randonnée et son cousin M. Thomas Knittel, qui jouera «le lièvre» en tête du groupe avec sa Giulia boostée ou la «Voiture balais» en queue, pour ceux qui se perdraient. Pour le bonheur de tous, contrairement aux prévisions météo, au réveil c'était un temps de rêve !



**FREIBURG IN BRISGAU**  
**NOVOTEL Freiburg**  
**Günterstal**

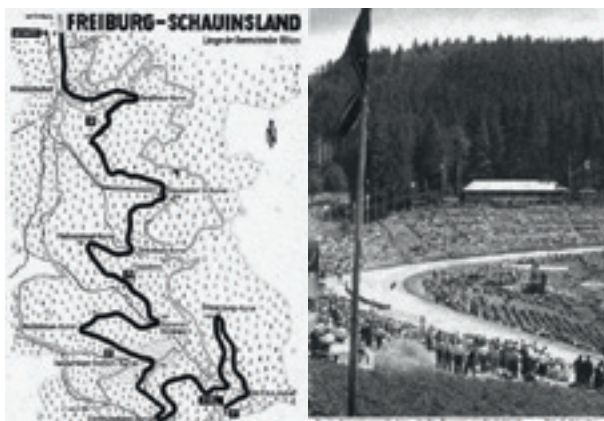
**Bohrer**  
 (parking concentration à droite)

**SCHAUINSLAND CLASSIC** (Départ)  
 14 kilomètres de virage, pour la plupart en forêt, on se contentera d'une route ouverte, cela tempèrera les ardeurs, du parking de Bohrer les départs sont donnés toutes les 20 secondes, chacun peut monter à son rythme. Le temps est magnifique.



**Arrivée:** sommet du Schauinsland regroupement parking à droite avant la descente au Münstertal





### HISTOIRE

En 1925, la première voiture et course de côte de moto ont eu lieu sur la Holzabfuhrweg puis pavées à Schauinsland. Dans les années suivantes, la course s'est transformée en un point culminant international et a attiré, dans l'âge d'or de la course de côte Schauinsland en 1984, lors de la dernière grande course, plus de 20.000 spectateurs. Les changements politiques et la réglementation de plus en plus serrés de l'environnement ont condamné l'événement de sport automobile le plus important du sud-ouest à une fin abrupte.

Depuis 2001 le FMC en collaboration avec l'ADAC Südbaden, déchargé du Schauinsland Klassik sur la légendaire côte du Schauinsland, organisera l'événement tous les

deux ans sous forme d'un rallye de voitures anciennes à travers la Forêt Noire...

En 2011, le Schauinsland Klassik a fait partie des événements retenus pour célébrer les 125 ans l'invention de l'automobile et à partir de 2013, le Schauinsland classique aura lieu chaque année. en alternance avec le Rallye Schauinsland (2013) et la Journée de la montagne (2014).

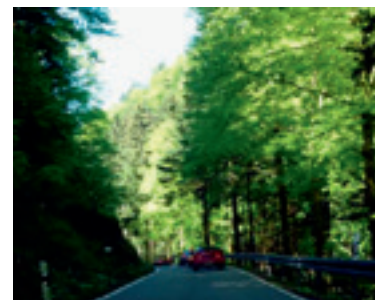
### Descente, sous la conduite de Thomas Knittel dans la vallée du Münstertal



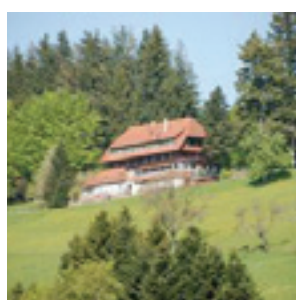
**Stohren :**  
(l'école est la plus petite de l'Allemagne)  
**Spielweg**  
St. Trudpert (Abbaye à gauche)  
**Ober-Münstertal - Unter-Münstertal -  
Münsterhalden**



Quand il fait beau à La Stohrenstraße, attention il y a beaucoup de vélos !



### Gasthof Haldenhof Pose Dejeuner





Quand Thomas essaie de rattraper les retards, les gentils membres du RSAR en perdent le cap !



Ainsi, nous étions que la moitié au «**Schweizer Hof**», pour goûter à la Forêt noire

Les 176 km de la première étape parcourus, la journée touche à sa fin. Il est temps de retourner au «**Novotel**» prendre les chambres et se préparer pour le dîner



**Restaurant Oberkich** Place de la Cathédrale l'organisateur, entre le tartare de saumon et la Pintade, donne les dernières informations pour la deuxième étape du dimanche.

### Dimanche 19 mai – 2<sup>ème</sup> ETAPE «FORET NOIRE NORD» 167 km



Deuxième étape dimanche le temps a changé : pluie et froid, comme souvent cette année, les prévisions nous rattrapent et pour la montée de Schauinsland les conditions sont, brouillard, route mouillée et glissades. Merci à la «voiture balai» d'être partie à la recherche de fribourgeois perdus dans le brouillard.



Tous les participants étant apparemment au rendez-vous départ: prendre la route de Hofsgrund Kirchzarten Stegen Eschbach



**St Peter**  
Kandel (Pause belvédère, vue, 10 min) Le brouillard nous renverra à nos guides la pose sera brève!

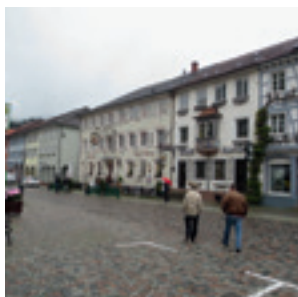
Départ direction :  
Waldkirch, Kollna Gutach, Gescheid, Biederbach



**La «transhumance» des ALFA entre Siegelau et Biederbach**



Retour, par une route plus large pour le déjeuner à Wolfach



**Restaurant Kreuz**  
Hähnchenbrustfilet mit Apfelmostsauce, markt Gemüse und butter Nudeln + Petit dessert.





les organisateurs  
Urs Knittel  
Philippe Cornu



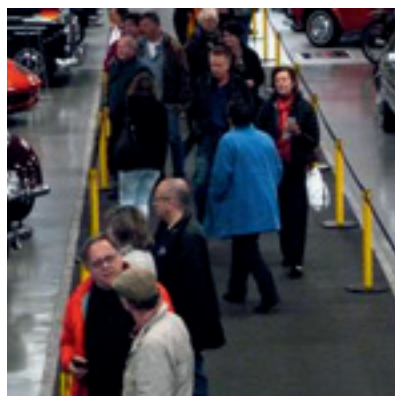
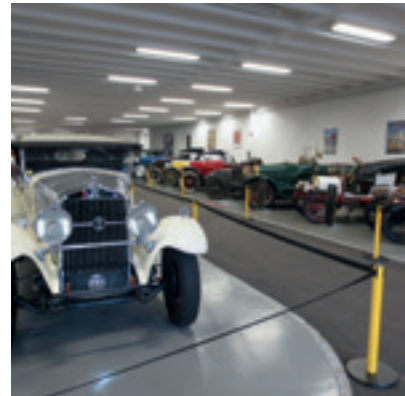
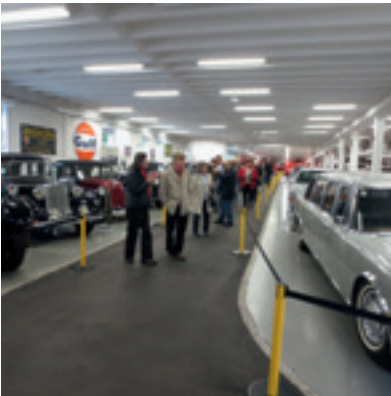
### Automuseum Steim à Schramberg

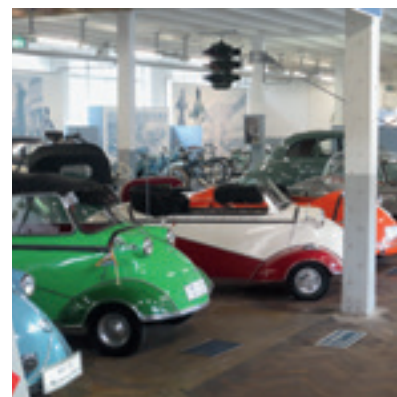
Steim transformation de l'ancienne usine d'horlogerie en musée d'automobiles et de l'histoire allemande d'après guerre.

*Voiture de collection Steim*

*Véhicules classiques*

*Dans la collection privée de plus de 100 véhicules uniques, vous trouverez un aperçu spectaculaire de l'histoire de l'industrie automobile. L'exposition de classe illustre remarquablement l'évolution de la production automobile.*

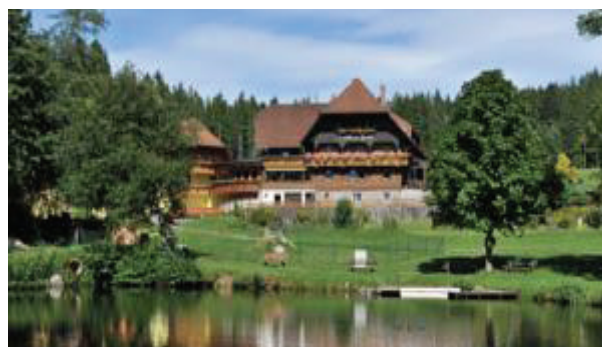
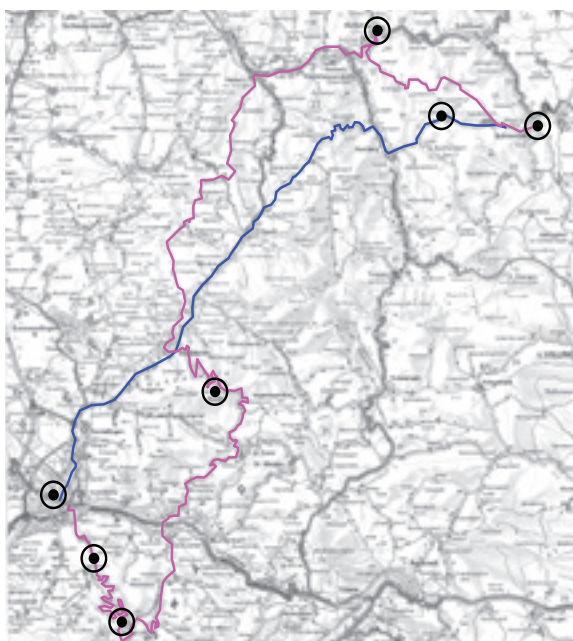




Conjointement aux voitures d'après guerre, le Musée retrace la vie de la région, ses coutumes, l'habitat, son industrie et ses luttes ouvrières. Le Musée s'est installé dans les Friches industrielles, restes de l'entreprise horlogère Arthur Junghans et ses «Réveils en fer blanc»

### RETOUR VERS FREIBOURG

Après une pause café bien méritée au restaurant «Laube» à Fohrenbühl, ce sera la première séparation, il y a ceux qui retournent au Novotel sous la conduite de Urs Knittel, en passant par Hornberg. A Prechtal ce sera la dernière averse, ce n'est qu'à Waldkirch que tout est redevenu sec ! Urs, poursuivi par quelques Alfa, n'avait même pas pris le temps de capoter, admettez qu'il s'est mouillé pour le RSAR !



Niederwasser  
Fohrenbühl  
Landhaus Laube  
Pause café à 10 km de Schramberg vers :  
Hornberg,  
Prechtal  
Elzach (Elztal)  
Waldkirch .  
NOVOTEL Freiburg  
(fin officielle de la randonnée)

Il était environ 17 heures, pour terminer la journée aux 170 km de la 2ème étape, la plupart des participants ont pris le chemin du retour. Pour les autres il leur restait la lourde tâche de trouver un restaurant pour le soir.

L'organisateur se réjouit de la bonne participation: 15 Alfa. 13 du RSAR et celles des cousins Knittel. Urs qui a largement contribué à la réussite de cette sortie et Thomas qui a fait tantôt le «lièvre» tantôt la «voiture balai»

*Philippe Cornu*

# Sortie avec l'Alfa Club du Sud-Ouest

## Fondation Renaud - Cortaillod



### SORTIE FRANCO-SUISSE DU 9 JUIN 2013



L'amitié commencée sur Facebook suivie d'une sympathique rencontre à l'issue du Mans Classic 2012 avec le dynamique Président de l'Alfa Club du Sud-Ouest s'est «matérialisée» par l'organisation et la mise sur pied d'une journée intense et riche en partages et en émotions!

En effet, ce n'est pas moins de 36 Alfistes français qui

se présentaient au Restoroute de Lavaux en cette journée d'été. Et avec les 38 membres du Registre Suisse qui arrivaient des quatre coins de la Romandie, cela promettait un beau panel de voitures et de passionnés!

Des Giulietta, Giulia, GTV, Montréal, SZ et 8C en veux-tu en voilà!!! Avec, cerise sur le gâteau, la superbe 1900 CSS Zagato de Claude Sage qui nous a fait le plaisir de se joindre à nous durant cette balade. Et nos amis français n'étaient pas en reste car ils nous ont également présentés quelques merveilles et qui plus est dans un état superbe.



Après le café-croissant, l'incroyable cortège se met en route en direction de Lausanne – Yverdon pour Cortaillod où nous arrivons vers 10 h 00 pour la visite de ce qui est certainement l'une des plus belles collections de voitures en Suisse: la Fondation Renaud.

L'intendant du Musée nous permet d'aligner nos belles dans les allées du Musée et après quelques explications sur la constitution de cet exceptionnel plateau de voitures toutes plus intéressantes les unes que les autres, nous sommes prêts à entrer.



Et les portes du Paradis s'ouvrent à nos yeux ébahis... La splendide et rare Alfa Romeo 6C 1750 Zagato de 1930 qui trône à l'entrée ne sera que la première de toutes les merveilles que nous avons pu voir. Car, il faut le dire, Monsieur Renaud a réussi l'exploit de réunir, sous un même toit, pratiquement toutes les voitures les plus significatives ou les plus marquantes dans chacune des marques automobiles!!! Plus de 120 bijoux sont ainsi alignés représentant 64 marques différentes! Rolls-Royce du Maharadja, Mercedes, Ferrari, Porsche, Bugatti, Isotta-Fraschini, Bentley, Talbot, Buick, Chevrolet, Cord, etc. nous contemplent entourées de tableaux et de photos d'époque ou encore de miniatures... Tout simplement GRANDIOSE!!!







Un autre élément fait que cette collection est remarquable à plusieurs points de vue: toutes ces autos ont été restaurées et sont dans un parfait état de marche puisqu'une quarantaine d'entre elles prennent part chaque année à diverses exhibitions ou rallies.





Même si toutes ces merveilles nous ont remplis l'esprit, il n'en est rien pour nos estomacs ! Une petite marche et nous voilà à table au Restaurant de Cortaillod. Nos amis français connaissant bien les poissons de la mer, il était essentiel de leur faire goûter à nos ... filets de perche du lac ! Et au vu de l'ambiance qui a sévi durant tout le repas, il est certain que tout le monde a apprécié ce repas.

Convivialité et échange étaient le leitmotiv de la journée. Les visages radieux de nos convives nous donnent à penser que nous y sommes parvenus. Après les discours des 2 Présidents et le traditionnel échange de cadeaux (encore merci Jean-Pierre!), Antoine Kohler, membre Fondateur du Registre, nous présente ces fameux Cahier de «l'Observatoire de la Giulietta», merveilleux petits fascicules qui retracent la conception de tous les modèles de Giulietta.

Petit retour au parking de la Fondation Renaud et c'est à nouveau le départ avec nos chères Alfa. Direction Neuchâtel et la traversée du Seeland pour arriver à Morat – Bulle – Gruyères et enfin l'ascension du Col des Mosses où un petit crachin nous attend ! Après l'alignement de nos Alfa au passage du Col et une boisson chaude, il est temps de faire les dernières photos souvenirs de cette merveilleuse journée partagée avec nos amis français qui ont résidés pendant plusieurs jours à Evian.



Je tiens ici encore à remercier Jean-Pierre Lamprière et son Comité pour leur initiative de choisir la Suisse comme point de découverte pour leur sortie annuelle et d'avoir emporté avec eux leur bonne humeur ! Merci également à tous les membres du Registre qui n'ont pas été en reste ! En conclusion, je dirais que cette journée aura été la démonstration que la passion dégagée par nos Alfa Roméo est plus forte que toutes les barrières et les frontières ! Alors, à quand la prochaine rencontre ? ? ?

Au Mans Classic les 7, 8 et 9 juillet 2014 bien sûr !!! Car le programme alléchant que votre Comité vous prépare (voir notre annonce en page 39) pour ce week-end de folie nous permettra de retrouver non seulement les membres de l'Alfa Club du Sud-Ouest, mais également tous les Alfistes de nombreux Clubs européens !!!

*Yves BADAN*

## Sortie du Comité

Ursy – Moléson - Motélon

### Terroir gruyérien et soleil au programme

Cette année 2013 voit un véritable engouement des membres du Registre à organiser des sorties, ce qui réjouit le comité. Après les Olivet ce printemps, c'est au tour du couple Suzanne Deillon et Christian Overney, appuyés par Davide Fallini et Sandro Zuliani du comité, de nous accueillir en terre fribourgeoise pour notre sortie de la mi-août. Nous voici un peu avant 8h, la petite commune d'Ursy est réveillée par le doux vrombissement de 26 Alfas qui arrivent successivement devant le café du Reposoir pour leur premier point de contact.



53 personnes, quel succès ! Nous avons l'honneur de compter parmi nous ce dimanche les frères Philippe et Alain Jacquot de l'Alfa Classic Club de France (dont Philippe est président) avec qui nous entretenons d'excellents contacts. Leur superbe Giulia SS a fait tourner bien des têtes...

8h30, il est temps de se mettre en route pour le Moléson,



le timing de 10h étant impératif pour assister à la fabrication du Gruyères. Les copilotes lisent le road-book, le soleil caresse nos carrosseries, le superbe parcours prévu par les organisateurs nous fait découvrir ce coin de pays sans pratiquement aucune circulation. Le pied !



Arrivés sur le parking du Moléson, les Overney nous attendaient en costume traditionnel gruyérien. Vous notez l'application dans le soin du détail.



Nous alignons nos 26 voitures, un journaliste du régional «La Gruyère» est attendu pour un petit reportage sur notre sortie. Sympathique initiative de la fille de Suzanne ! Pendant que les membres visitent le chalet d'alpage où est fabriqué le fromage, notre président Yves se soumet à l'exercice de l'interview. Nous pourrions par la suite toutes et tous obtenir un exemplaire du journal pour nos archives personnelles. Mais voici que la fin de la visite approche, place à la dégustation de fromage et à un petit concert de cors des Alpes, organisé sur le moment par Suzanne et son entourage spontanément envers un groupe de musiciens présents par hasard aux mêmes horaires que nous.



L'heure tourne, le président trépigine de reprendre la route au volant de sa dernière acquisition, une superbe Giulietta Ti 1962.



Le signal est donné, les moteurs s'ébrouent et le cortège redémarre pour un joli parcours d'1h 1/2 autour du lac de Gruyères.



Halte finale du jour, la pinte du Pralet dans la vallée du Motélon. Profitons-en pour faire un petit tour du parc.

Le repas fut un excellent extrait d'un menu dit de «Bénichon»; relevons l'attention de Suzanne qui a cuisiné chez elle et amené sur place la célèbre «poire à Botzi» que nous avons dégusté sur l'assiette principale. Et c'est dans cette bonne ambiance alfiste que se termina cette journée, après les informations et discours des présidents Yves Badan et Philippe Jacquot sur les activités actuelles et futures de leurs clubs respectifs. Merci aux organisateurs, aux participant(e)s et vive le RSAR!

*Fabrice Reuse*



# Rallye historique des Jasmins

18 - 19 octobre 2013

## RALLYE HISTORIQUE DES JASMINES (REGION DE GRASSE EN FRANCE)

Après la superbe sortie en circuit à Dijon avec l'Alfa Classic de France au volant de ma SZ, je me suis rendu dans l'arrière-pays cannois pour participer au fameux Rallye des Jasmins du 18 au 19 octobre. Et le programme promet: 480 km. de spéciales et de parcours de liaison répartis en 24 heures!!!

Après avoir chargé ma Giulietta Berlina TI sur la remorque, départ pour la Côte d'Azur avec, en passant, un arrêt à Tournon pour prendre mon co-pilote, l'ami Philippe Soulier. Nous arrivons le vendredi en fin d'après-midi à Pégomas, lieu de départ et de ralliement de la course. Après avoir reçu les divers autocollants et horaires, nous nous attachons à mettre nos numéros (le 70) et les plaques de rallyes sur les portières et le capot. Aidés en cela de Laurent Bonnery et sa co-pilote Dominique L'Hôtellier (qui prennent part à la course avec le Bertone 1300 GT Junior de Laurent) et les frères Jacquot (Philippe, Président de l'Alfa Classic Club de France) et leur superbe Giulia SS 1600 et son moteur préparé. Nous retrouvons encore d'autres Alfistes dont Jean-Pierre et son GTV 6 très affûté.



La 1<sup>ère</sup> étape va donc se dérouler de nuit, ce qui est une grande première pour la Giulietta! Et après un départ sur les chapeaux de roues, nous allons connaître le premier (et le seul!!!) ennui du week-end: notre brave Alfa, tous feux allumés pour la 1<sup>ère</sup> fois afin de percer la nuit cannoise, s'est tout simplement arrêtée en plein milieu d'une montée sans crier gare. Heureusement que Philippe mon co-pilote est meilleur que moi en mécanique! Il a tout de suite décelé le problème, nettoyé les cosses de la batterie et après avoir réussi à mettre la voiture dans le sens de la descente pour la faire repartir, tout est rentré dans l'ordre! Ouf!!!

Fin de l'étape devant le camion balai vers 22 h 30 et retour à Nice chez Laurent pour quelques (petites...) heures de repos.

Le matin départ très tôt pour revenir à Pégomas pour la suite. Nous passons une première fois dans les diverses spéciales pour faire les temps de référence qui vont nous servir pour la suite du Rallye. Et sous les casques, ça chauffe!!! Car contre les 300 CV de certaines voitures, nous devons nous cramponner pour réaliser des temps honorables.



Il faut dire que parmi les 90 voitures qui vont prendre le départ, il y a au moins une bonne dizaine de Porsche, 4 Renault 5 Turbo, des Golf GTI, Mini Cooper, Opel Kadett, Lancia Delta Integrale, etc. Et nous constatons que notre Giulietta est la plus ancienne du plateau et surtout la moins puissante (75 CV)!!! La lutte sera rude!



Les parcours de concentration et de liaison sont vraiment calculés au plus juste pour nous et, même si nous avons le temps d'admirer les paysages de cette magnifique région, nous ne nous baladons pas car sinon les pénalités tombent ! La Giulia SS des frères Jacquot ayant le N° 69, nous avons souvent roulés de concert : quelle joie de se «tirer la bourre» virages après virages avec cette auto tout simplement magnifique...

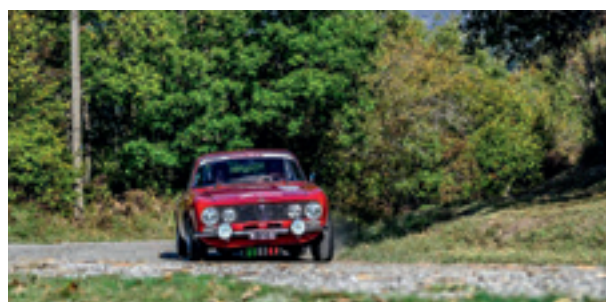


Et dans les spéciales, nous sommes vraiment partout à fond, exploitant au maximum toutes les qualités de cette incroyable auto qu'est la Giulietta Berlina TI ! Quel plaisir ! Mais l'heure du repas de midi approche et lorsque nous parquons dans l'enceinte réservée pour nous et nous rendre au restaurant, nous sommes crevés, mais heureux !



Imaginez alors l'ambiance durant le repas, entre tous ces passionnés qui pensent tous qu'ils ont la meilleure voiture et qu'ils sont les meilleurs pilotes ! Que de belles rencontres faites à cette occasion !

Et si durant l'après-midi nous referons à nouveau les mêmes spéciales, nous allons améliorer nos temps de façon très sensible pour finir finalement au 32<sup>ème</sup> rang sur 90 voitures au départ ! Beau résultat puisque que, grâce aux compensations en fonction de l'âge de la voiture, la Giulietta est la 1<sup>ère</sup> Alfa Romeo au classement final.



Alors, j'attends d'autres membres du Registre au départ de ce très beau rallye pour 2014, car la formule adoptée (pas de chronomètre, mais de la régularité) est vraiment idéale pour nos Alfas.

Enfin tout grand merci à Philippe Soulier pour m'avoir supporté et à Lolo Bonnery pour l'hébergement et nous avoir fait connaître ce sympathique rallye.

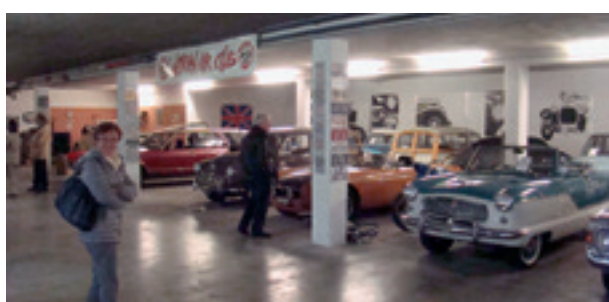
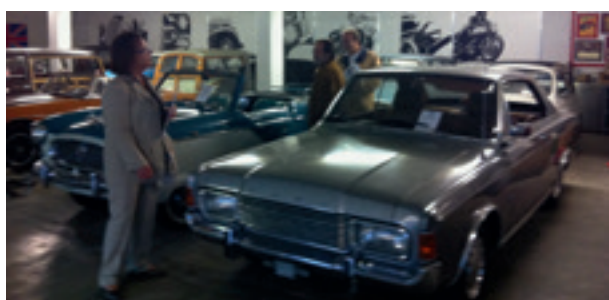
Yves BADAN

# Sortie d'automne 26 octobre 2013

Détour par le district du Gros-de-Vaud pour rejoindre celui de la Glâne

Une magnifique météo automnale est au rendez-vous ce vendredi 26 octobre.

Le rendez-vous est donné au Garage Générations 1900 de M. Roland Fluckiger à Henniez. Les cafés – croissants sont pris dans halle magnifiquement décorée par des tournes – disques, jukebox, enregistreurs, radios des années 60 et surtout une vingtaine de voitures de toutes marques et de tous âges y sont exposées. Cela donne une atmosphère que tout collectionneur apprécie.



Ce matin-là le parking du «Garage Générations 1900» est très rouge !



Pas moins de 20 voitures et 34 personnes s'élançant dès 9h pour rallier Romont en faisant un détour par les routes embrumées du Gros-de-Vaud.

L'une des plus belles silhouettes que nous offrent les villes de notre pays, c'est celle de Romont. La bourgade doit vraisemblablement son nom au mont arrondi (rotundus mons) Le château est visible de loin et nous attend.

Il y a du rythme d'Alfiste dans l'air !

Avec un quart d'heure d'avance sur l'horaire prévu les premières voitures





pointent leur capot sur le parking de la place du château de Romont qui nous a été aimablement réservé par les autorités locales pour parquer nos voitures.

Les discussions sur les modèles presque uniques et les pièces introuvables vont bon train.

Il se dit dans les rangs que l'organisateur de la journée et réalisateur du «Roadbook» roule à une moyenne horaire inférieure à celle d'un Alfiste. Qu'à cela tienne, tout cela va dans le bon sens pour avoir une bonne journée de détente et pointant calmement à l'heure aux activités tout au long de la journée.

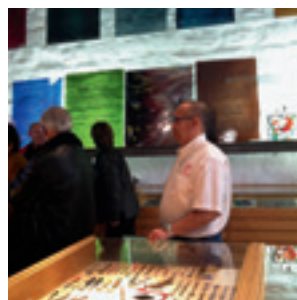
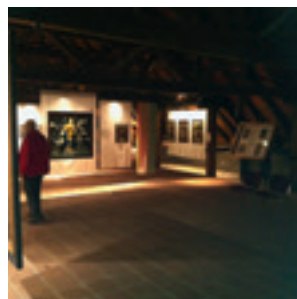
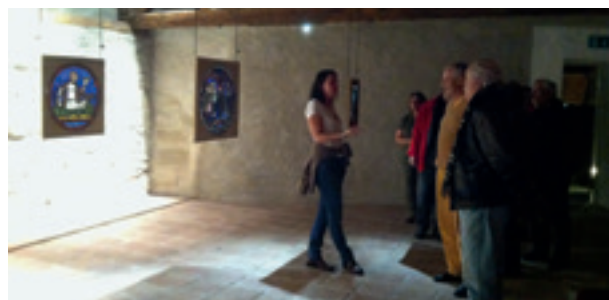
Les personnes peuvent ainsi profiter de parler et de contempler l'architecture environnante et la vue depuis le «balcon» en bout du parking sur les vallons et montagnes environnantes.



Puis nous nous dirigeons à travers la splendide cour du château vers la réception du Musée Suisse du Vitrail et des Arts du Verre.

La cour intérieure du château est une véritable merveille et invite à la détente et on ne se lasse pas de contempler les vallons et les Préalpes au loin.

La visite se fait accompagnée d'un guide qui nous commente la provenance et la signification des formes et des couleurs des vitraux. Elle évoque aussi les nombreux dégâts portés aux vitraux par les multiples conquérants locaux durant les siècles passés. Cette partie historique est brillamment complétée par notre membre Patrick de Bondelli et validée par la guide.

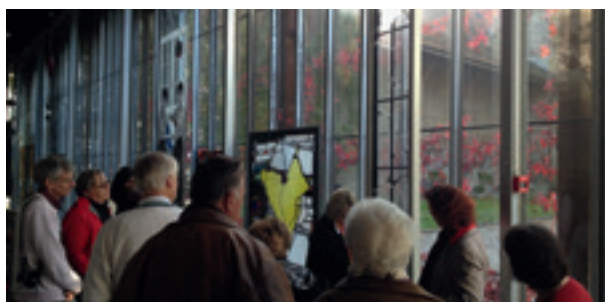
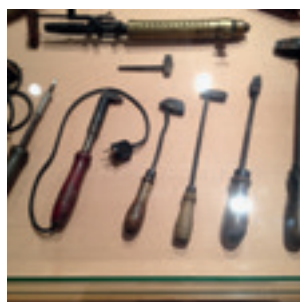
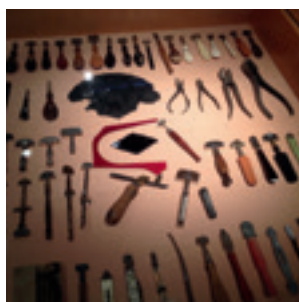


Quelques œuvres en verre se déjouent des techniques de fabrication à la cire perdue analogues aux pièces de fonderie de précision.

Les outils utilisés pour l'assemblage des vitraux sont simples et nous sont présentés également.

Les joints entre chaque pièce en verre composant le vitrail est en plomb et les soudures entre les différents profils sont faites à l'étain. Cette technologie très simple à traversé toutes les époques et permet de réparer les vitraux suite à un orage de grêle par exemple.

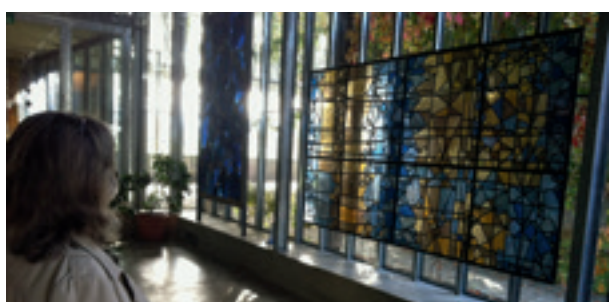
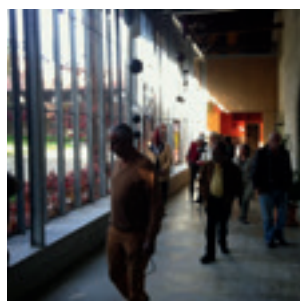
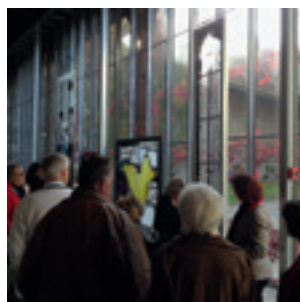
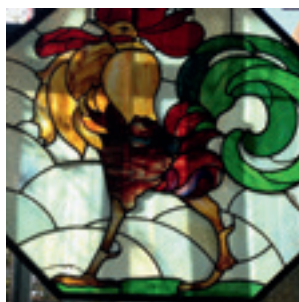




Puis nous nous dirigeons à pieds à travers la vieille ville de Romont vers le restaurant pour le repas de midi. Le repas et le service sans faille sont du goût de tout le monde jusqu'à l'arrivée du dessert. Là, on pourrait croire que le dessert vient d'une autre cuisine! Il fait parler de lui et parfois beaucoup rire. Certains vont jusqu'à dire poliment « je ne suis pas très dessert » voulez-vous le mien. Le soin apporté à sa présentation, sa combinaison, dont un composant non encore identifié à ce jour, du moins à notre table nous laisse perplexe.



De magnifiques vitraux contemporains très lumineux font partie d'une exposition thématique et ornent les baies vitrées du jardin d'hiver. C'est à la lumière naturelle que les vitraux ont le meilleur rendu.





A l'arrivée à l'aérodrome régional de Fribourg - Ecuwillens, notre président nous invite à nous parquer devant le hangar d'un de ses concurrents et non moins ami, affublé d'un panneau des plus expressifs et de plus fait une photo pour la joindre à ses salutations envoyées par SMS.



Notre journée se termine sur la terrasse du restaurant de l'aérodrome où un magnifique soleil automnal maintient la bonne humeur qui a régné toute la journée et les diverses discussions ébauchant l'organisation des prochaines sorties sont de temps en temps tout juste interrompues par le décollage ou l'atterrissage d'un avion.

Je pense que tout le monde sera d'accord que l'on peut dire une fois de plus que l'on a passé un bon moment ensemble.

*Texte : Georges Gombau  
Photos : Jean Domenech, Georges Gombau, Sandro Zuliani*

# Klausen Rennen 2013

Lors du premier Mémorial, j'avais fait le déplacement sur deux jours, il y avait une très bonne participation avec plusieurs 8c 2300, une 2900 A Botticella, et la fantastique Tipo B de Rodney Felton, avec ses roues jumelées. La région m'avait laissé d'excellents souvenirs: le vaste plateau de l'Urnerboden, la descente vertigineuse côté Uri, les villes historiques de Glaris et Altdorf, l'ensemble cadré serré dans un grandiose panorama alpin. Voilà de bonnes raisons pour y retourner 20 ans plus tard... et réaliser un reportage basé ici sur les Alfa Romeo qui ont obtenus des couronnes de lauriers dans cette compétition internationale, digne d'un sport automobile suisse, alors en pleine ascension.



## Les courses :

1922

1923

1924

1925

1926

1927

1929

1930

1932

1934

## Le Mémorial :

1993

1998

2002

2006

**2013**

Le grand rendez-vous du Klausen-Rennen a eu lieu les 27-28-29 septembre 2013. La mythique course de côte a largement été honorée avec la participation de 300 voitures, 80 motos et side-cars.

30'000 spectateurs avec équipement de montagne étaient présents pour assister à cette démonstration, qui se déroule dans un cadre naturel grandiose.

Le vendredi, à la majorité des suffrages, les voitures étaient toutes réunies sur la grande place de la Landsgemeinde, au centre de Glaris, devenue pour un jour, la plus grande concentration de voitures de sport des années 20 et 30. Au menu de samedi et dimanche: la montée au col du Klausen, recouvert de neige 10 jours plus tard...

Afin de donner une idée de ce que représente la montée du col depuis Linthal, voici quelques chiffres:



Longueur du parcours: 13,5 Km.

Dénivellation: de 662 m. col à 1948m.

Virages en épingles: 27.

Tunnel: 1

Ligne droite: 2 Km. sur le plateau de l'Urnerboden.

En 1923, La Suisse Sportive écrivait: «Une course de côte à lacets et virages très serrés, bordant des glaciers et surplombant des abîmes sans fonds. On se rendra facilement compte quel redoutable banc d'essai est la course du Klausen.»

En 1923, cet événement attire 14'000 voitures, 1500 motos et 3000 vélos de spectateurs, en provenance d'Uri et de Linthal! L'épreuve acquiert un renommée internationale qui intéressera les grands pilotes des années 20 et 30: Tazio Nuvolari, Hans Stuck, Louis Chiron, Achille Varzi...

*Texte et photos: Antoine Kohler  
<http://www.klausenrennen.com/fr>*



**RL SPORT 1922 6 cylindres 76 x 110 - 2994 cm<sup>3</sup>  
71 cv à 3500 t./min. Vitesse maxi : 130 km/h.**

Le 29 juillet 1923, deux RL Sport participent à la course :

Compte Giulio Maseti , A.C.I. : 20'25,2/10 ,2<sup>ème</sup> au général , il cède 1 seconde à la Steyr 4.0 l. de H.Rutzler

Staub, ACS Genève : 23' 52,2/10,2<sup>ème</sup> de la catégorie expert il cède 35 secondes à la Steiger de D.Maier.

Klausen 2013: RL Targa Florio 1924 - Raphaël Weibel - N° 175.



**TIPO B (P3) 1932 8 cylindres en ligne, 2 compresseurs, 65 x 100 – 2654 cm<sup>3</sup>  
215 cv à 5600t./min. Vitesse maxi : 232 km/h.**

En 1932, cette Alfa Romeo, pilotée par Rudolf Caracciola obtenait la victoire avec un nouveau record de 15'50,0. Deux ans plus tard, le même pilote améliorait encore de 28 secondes sa performance, au volant de la Mercedes W25, également présente ce week-end.

Klausen 2013: Alfa Romeo Tipo B 1934 - Alex Rippon - N° 148.



**6C 1750 GS 1929 6 cylindres en ligne, 1 compresseur, 65 x 88 – 1752 cm<sup>3</sup>  
85 cv à 4800t./min. Vitesse maxi :170 km/h.**

En 1932, le pilote Julio Villars de Versoix participe à la course du Klausen au volant d'une Alfa 1750. Pour en savoir plus et visionner une photo d'époque, rendez - vous sur le site de «[patrimoineversoix.com](http://patrimoineversoix.com)».

Klausen 2013: Alfa Romeo 1750 GS 1931 - Raoul San Giorgi - N° 234.





**6 C 2500 SS 1939 6 cylindres en ligne, 72 x 100 – 2443 cm<sup>3</sup>  
110 cv à 4800t./min. Vitesse maxi : 170 km/h.**

Grave question pour les organisateurs d'événements historiques: doit-on accepter des voitures construites ultérieurement aux dates de référence ? Difficile de répondre, surtout devant cette œuvre magistrale de Carlos Felice Bianchi Anderloni...

Pour rester dans l'histoire, on notait l'absence de deux Alfa Romeo qui se sont illustrées ici: la P2, victorieuse en 1926, et les 8c 2300, certes le souhait est aussi élevé que le col... Alors peut-être ... dans 5 ans ?

Klausen 2013 Alfa Romeo 6C 2500 SS Spider Corsa - Egon Tauscher - N° 253.



# Journée Technique 16 novembre 2013

## Angles de géométrie du train avant.

Le thème de la journée fort intéressant a attiré 18 participant-es. Il faut dire que le nouveau club «Ladies» emmené par Marie-Jo y est peut-être pour quelque chose. Une visite culturelle de la maison Blanche du Corbusier était bien plus intéressante pour nos compagnes que les explications techniques d'une partie de nos autres compagnes nommées Alfa Romeo.

Le miracle à la sortie du tunnel ne s'est pas produit. C'est le brouillard qui nous accueille à la Chaux-de-Fonds. Qu'à cela ne tienne c'est la bonne humeur et le plaisir de se rencontrer une nouvelle fois qui règne dans le bureau – bar très joliment décoré du Garage Autodelta de notre membre Patrizio accompagné de son épouse nous accueillant avec les cafés-croissants. Pour quelques membres étant arrivés au-delà du quart d'heure vaudois, le temps consacré à l'accueil sera raccourci d'autant et agrémenté des dernières mises au point du programme de la journée.

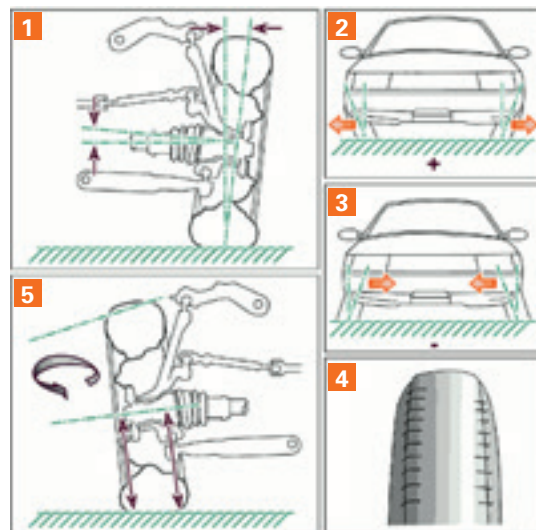


Patrizio nous explique avec des gestes et des exemples simples, par analogie à la statique humaine, l'importance de chaque angle réglable ou pas, l'influence sur l'usure des pneus et le ressenti dans le volant selon les descriptions des figures suivantes :



Patrizio distribue le support de cours un rien moqueur en évoquant que l'on a intérêt à bien écouter car il y aura un contrôle des connaissances acquises à la fin du cours. L'objectif de la matinée étant de nous donner des connaissances élémentaires, non pas pour régler nous-même la géométrie de nos Alfa, mais de comprendre les paramètres influençant le comportement routier et la mauvaise usure des pneus entre autre.

Les réglages relatifs à ces trois pièces en fonte d'acier et l'état d'usure des rotules sont fort influents dans la tenue du cap en ligne droite et le comportement du véhicule en courbe.



### CARROSSAGE

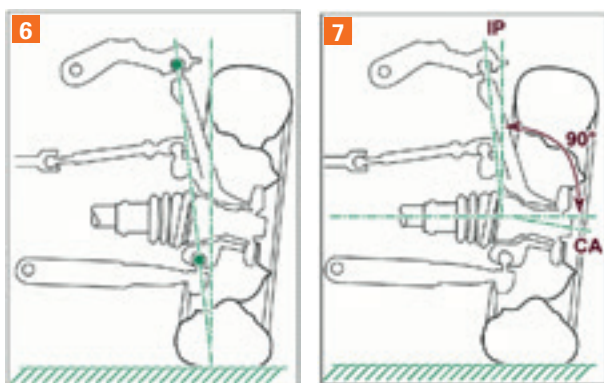
- 1 • Le carrossage est l'angle formé par la verticale et le plan de la roue, ou encore par l'axe de la fusée et l'horizontale.
- 2 • Le carrossage est positif lorsque les roues convergent vers le bas.
- 3 • Le carrossage est négatif lorsque les roues convergent vers le haut.
- 4 • Un carrossage exagéré sur un pneumatique aura pour effet de créer un effet de cône qui tendra à faire tirer le véhicule :
  - vers l'extérieur dans le cas d'un carrossage positif exagéré (Fig.4).
  - vers l'intérieur dans le cas d'un carrossage négatif exagéré.
- 5 • Un défaut de carrossage se traduira par une usure anormale répartie uniformément sur un seul côté de la bande de roulement.



**Remarque :** Les valeurs du carrossage étaient autrefois relativement importantes afin de tenir compte du profil des routes (chaussées bombées) et de la technologie de l'époque (jantes sans déports et axes de pivots de fusées verticaux).

De nos jours, cette valeur est très proche de 0, position idéale pour obtenir une usure minimale des pneumatiques.

Au contraire, sur les trains arrière on trouve fréquemment un carrossage négatif important qui a pour but d'améliorer la stabilité du véhicule.



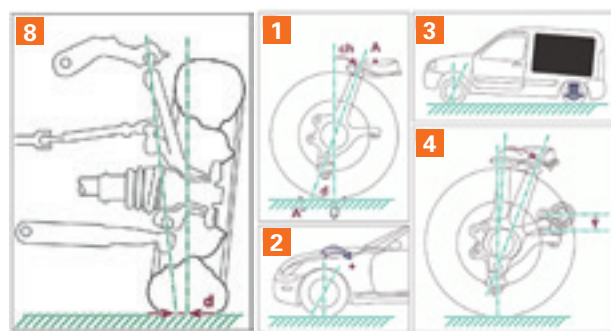
## INCLINAISON DU PIVOT DE FUSÉE

- 6 • C'est l'angle formé par la verticale et l'axe du pivot, le véhicule étant regardé de face (Fig.6).
- Son action est primordiale sur la direction, en assurant le retour en ligne droite des roues, essentiellement en faible braquage. En fort braquage, c'est l'angle de chasse qui vient s'ajouter et compenser la diminution de la valeur de l'inclinaison de pivot.
- Lorsque le pivot est éloigné de sa position de ligne droite, il fait décrire à la fusée un arc de cercle qui tend à repousser le pneumatique vers le sol, par réaction c'est la caisse qui s'élève.
- Dès que l'on cesse le maintien du braquage, le poids du véhicule ramène le pivot dans sa position d'origine donc les roues en ligne droite.
- Dans le cas des véhicules ayant un faible poids sur l'essieu directeur l'on améliore la réversibilité par l'adjonction d'un ressort dans la crémaillère.

## ANGLE INCLUS

- 7 • C'est l'angle compris entre l'axe de pivot et l'axe de fusée ; il représente la somme des angles de pivot et de carrossage majorée de 90°, cette valeur étant négligée dans la pratique (Fig.7).
- Le contrôle de cet angle permet de savoir si une dissymétrie entre côtés D et G du véhicule est due à une déformation de la fusée sur son plan vertical suite à un choc ou un accident.
- Dans tous les cas :

La somme Carrossage + Pivot, doit être symétrique à 1° près entre côtés G et D.



## DEPORT AU SOL

- 8 • C'est la distance "d" sur le sol entre la droite passant au centre de la surface de contact du pneumatique au sol et la projection de l'axe de pivot de fusée (Fig.8).
- La valeur du déport au sol dépend directement de la valeur de l'angle inclus et de la forme de la jante.
- Il est intéressant de réduire au maximum le déport au sol de façon à ne pas être tributaire des réactions au freinage : le déport contribuant cependant au phénomène de réversibilité de direction, un léger déport favorise le braquage en manœuvre de parking.

## CHASSE

- 1 • C'est l'angle formé par la verticale et l'axe du pivot, le véhicule étant regardé de côté.
- 2 • La chasse est dite positive (+) lorsque le sommet de la fusée est inclinée vers l'arrière du véhicule.
- La chasse est dite négative (-) lorsque le sommet de la fusée est inclinée vers l'avant du véhicule (la chasse négative est très rarement utilisée sur les voitures européennes).
- Lorsque le pivot de fusée est orienté vers l'arrière du véhicule, la projection de l'axe de braquage rencontre le sol en avant du point de contact du pneumatique (déport de chasse), lorsqu'une force est appliquée au pivot de fusée, celui-ci remorque les roues derrière lui, ce qui permet de donner à la voiture une stabilité directionnelle et également de faciliter le retour en ligne droite après braquage (principe de compensation de la diminution de la valeur de l'inclinaison de pivot à fort braquage).

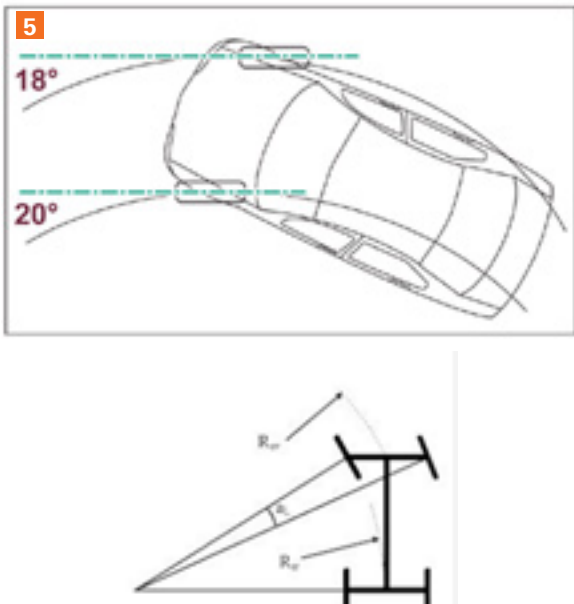
### Nota :

- 3 • L'angle de chasse est particulièrement sensible aux variations d'assiette du véhicule, en particulier la surcharge de l'essieu AR.
- Un déport au freinage peut avoir pour cause un mauvais réglage de la chasse, dissymétrie d'une roue d'essieu AV par rapport à l'autre.
- Un défaut de chasse ne se traduit pas par une usure anormale du pneumatique.

### Attention :

- 4 • Une modification de la valeur de chasse entraîne automatiquement le dérèglement du calage de la crémaillère (réglable ou non réglable suivant les modèles).

En effet, la variation de chasse engendre une modification du positionnement du levier de direction.

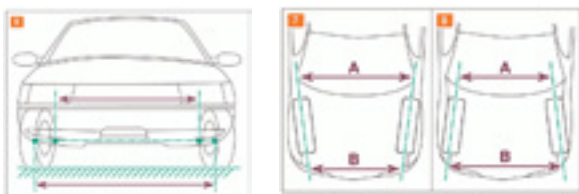


## EPURE DE DIRECTION

- 5 • Afin d'éviter le ripage des roues en virage, la roue extérieure au virage doit décrire un cercle plus important que la roue intérieure, ceci est obtenu par l'orientation des leviers de direction sur les pivots de fusée qui forment par rapport à la roue un angle constant de fabrication.
- Une modification de ces angles ne peut être que la conséquence d'un choc (voir contrôle des angles de braquage). Elles se traduira par un dérèglement du parallélisme en virage donc par une usure des pneumatiques et par un mauvais comportement routier du véhicule.

## RAYON DE BRAQUAGE

Le rayon de braquage définit le cercle le plus petit sur lequel le véhicule peut braquer.



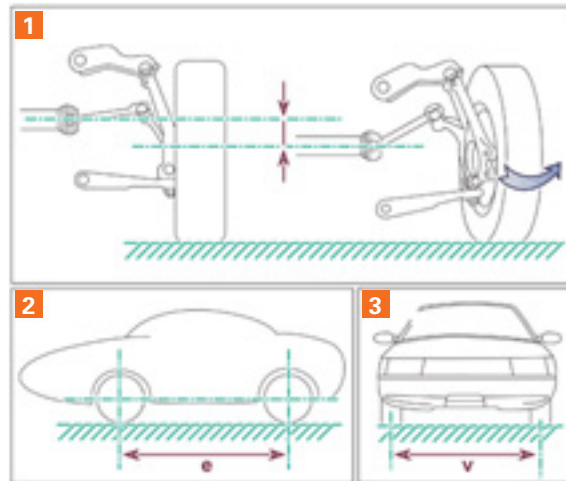
## PARALLÉLISME

- 6 • On appelle parallélisme, la différence de distance entre l'avant et l'arrière des pneumatiques à la hauteur de la fusée.
- 7 • On appelle pincement, la convergence des roues vers l'avant du véhicule A plus grand que B, le pincement sera donc représenté par le signe positif +.
- 8 • On appelle ouverture, la convergence des roues vers l'arrière du véhicule A plus petit que B, l'ouverture sera donc représentée par le signe négatif -.

## Nota :

La notion communément admise que les tractions AV doivent avoir de l'ouverture et les véhicules à propulsion AR du pincement, pour compenser la variation de parallélisme en marche, n'est pas toujours valable sur les véhicules modernes. Le sens de variation du parallélisme est, en effet, directement lié à la position de la crémaillère sur la caisse et à l'implantation des leviers de direction sur les pivots de fusées en avant ou en arrière de l'axe des rotules.

- Un dérèglement du parallélisme se traduit par une usure de la bande de roulement due au roulage du pneumatique en ripage.
- Le parallélisme ayant pour but de compenser les effets de cône dûs au carrossage :
- un carrossage positif sera compensé par de l'ouverture.
- un carrossage négatif sera compensé par du pincement.



## HAUTEUR DE CREMAILLÈRE - L'EMPATTEMENT - LA VOIE

1 • Le parallélisme varie avec l'assiette du véhicule. Il est nécessaire, pour réduire au maximum l'amplitude de cette variation, de caler la crémaillère de manière que, quelle que soit sa hauteur par rapport au sol la variation du parallélisme soit la plus faible possible (Fig.1).

2 • L'empattement est la distance "e" au sol entre l'essieu AV et l'essieu AR (Fig.2).

3 • La voie est la distance "v" au sol séparant les deux roues d'un même essieu (Fig.3).

## ASSIETTE D'UTILISATION DU VÉHICULE

- L'assiette est la position de la voiture par rapport au profil de la route en condition d'utilisation.
- Divers éléments font varier l'assiette du véhicule et par conséquent la géométrie du train AV.
- La force centrifuge qui tend à pousser la voiture vers l'extérieur du virage. C'est l'effet de roulis qui peut être réduit par le montage de barres anti-roulis sur les essieux AV et AR, ce qui permet de maintenir le véhicule plus à plat dans les virages.

- La force d'inertie :
- en accélération, qui tend à transférer la charge du véhicule sur l'essieu AR.
- en freinage, qui tend à transférer la charge du véhicule sur l'essieu AV.

Ces phénomènes de transfert sont appelés : effet de tangage.

- La portance aérodynamique, qui tend à soulever l'avant de la voiture à grande vitesse. On peut atténuer cet effet nuisible en adaptant des ailerons et spoilers qui par leurs angles d'incidence permettent le placage de la voiture au sol.
- La répartition des charges qui doit être la plus équitablement répartie dans le véhicule.

### ASSIETTE GEOMETRIQUE

Afin de tenir compte de la variation des angles du train AV en fonction de l'assiette du véhicule dans les conditions d'utilisation, les valeurs de la géométrie de train AV sont définies lors de la conception du véhicule à une assiette particulière appelée "assiette géométrique".

Cette assiette est indiquée par les constructeurs pour chacun de leurs modèles.

Il est impératif d'effectuer les contrôles et les réglages à l'assiette indiquée pour obtenir des valeurs correctes.

Pour finir la théorie un contrôle du jeu axial des rotules est fait en les comprimant à l'aide d'un étau d'établi.



Après une bonne théorie vient le moment d'un bon apéro !



Puis nous nous rendons en suivant l'avenue Léopold Robert, pour la plupart à pieds, au restaurant «La Trattoria Toscana». Il nous sera servi un repas «Tout compris» d'une qualité – prix négocié par Patrizio une fois de plus imbattable.



Tous mes remerciements vont à Patrizio et à son épouse Dolores pour les cafés et croissants et l'apéro offert à cette occasion.

Tous les membres présents ont été ravis de l'organisation de cette journée et du partage des connaissances de l'automobile avec Patrizio.

Avec son sens de la pédagogie, il nous a transmis les quelques connaissances élémentaires de l'influence des réglages de la géométrie du train avant sur le comportement général du véhicule sur la route.

Quel que soit le sujet de la prochaine journée technique tu peux déjà considérer mon inscription. Et une fois de plus tant pis pour les absents qui ont perdu une opportunité de comprendre le fonctionnement d'une partie de leur Alfa.

Georges Gombau

# OTM 2014

Oldtimer & Teile Markt – Fribourg du 22 au 23 mars 2014

Votre Comité a décidé de frapper un grand coup pour montrer le dynamisme et la convivialité qui règnent au sein du RSAR!

Pour ce faire, nous avons décidé de participer pour la première fois à l'OTM de Fribourg en créant un stand dans la partie réservée au Clubs (Club Show sur plus de 2'000 m<sup>2</sup>) à l'intérieur du Forum de Fribourg. Ce salon, qui est le plus grand en Suisse pour tout ce qui a trait à la voiture et la moto ancienne (bourse de voitures/motos, pièces détachées, livres, miniatures), accueille chaque année depuis 1976 et sur plus de 20'000m<sup>2</sup>, une foule impressionnante venue de toute la Suisse.

Dès lors qu'espérer de mieux pour montrer notre attachement à notre marque favorite? Quelle meilleure vitrine que celle-ci pour mettre en valeur les Jubilés fêtés en cette année 2014:

- Les 80 ans de la 6C 2300
- Les 60 ans de la Giulietta
- Les 40 ans du coupé GTV (série 116)

Ce sera donc 3 merveilles qui seront exposées sur notre stand et mettront en valeur non seulement le prestige passé d'Alfa Romeo, mais également le travail de «mise en scène» effectué par les membres du Registre sous la houlette de Marie-Jo ROULIN!

Nous ne pouvons donc que vous inciter à venir nombreux sur le stand pour partager le verre de l'amitié ou encore admirer l'incroyable 6C 2300 mise gracieusement à notre disposition par l'un des membres fondateurs du Registre: Axel MARX.

Sachez enfin que vous pouvez encore vous inscrire pour prêter main forte au Comité pour la «construction» du stand ou pour d'autres tâches!

Dernière information pour finir: des billets à tarif réduit sont à la disposition des membres du RSAR! Pensez donc à vous inscrire pour pouvoir en bénéficier...

Au nom du Comité, je vous donne donc rendez-vous les 22 et 23 mars prochain à Fribourg, car je suis persuadé que vous serez nombreux à venir admirer le Stand de votre Club, le Stand du RSAR!



# Le Mans Classic 2014

Jubilé «60 ans Alfa Romeo Giulietta» au Mans Classic du 3 au 6 juillet 2014

Comme vous le savez tous, l'année 2014 coïncide avec l'anniversaire de la sortie d'une icône de notre marque préférée, je parle bien sûr des 60 Ans de la Giulietta !

Et pour fêter dignement ce jubilé, votre Comité, emmené par le soussigné, vous a concocté un programme digne de cet événement ! Et ce n'est pas les 18 membres présents en 2012 qui me contrediront... Mais nous allons cette année innover à plus d'un titre :

- Départ le jeudi soir ou le vendredi matin tôt (selon la formule choisie) avec non plus un minicar, mais nos Chères Alfa Romeo pour un périple par monts et par vaux en direction du Mans.
- Repas du soir « champêtre » le vendredi à notre arrivée avec nos amis de l'Alfa Classic Club de France. Convivialité et bonne humeur garanties !
- Le samedi matin, participation à la grande parade ALFA ROMEO pour 2 tours du grand Circuit des 24 Heures du Mans avec plus de 150 voitures ! La ligne

droite des stands, le Dunlop, les Hunaudières, le Tertre Rouge n'auront plus de secrets pour vous. Un moment UNIQUE à ne rater sous aucun prétexte !!!

- Toutes nos voitures seront parkées à l'intérieur du circuit dans un emplacement spécialement dédié à notre marque préférée.
- Le samedi et le dimanche vous suivrez les évolutions de plus de 500 voitures de course réparties en 6 catégories différentes depuis les places assises en Tribune vers le Dunlop. Sensations à fleur de peau !
- Nuit du vendredi et du samedi passées chez l'habitant comme en 2012. Un must !  
A noter que de nombreux autres Clubs Alfa Romeo d'Europe participeront également à cette grande parade sur le Circuit des 24 Heures du Mans.

Nous vous y attendons nombreux Chers Membres du Registre avec votre Alfa Romeo qu'elle soit Giulietta ou non !!!



# Le Shop du Registre

**NOUVEAUTÉ 2014**

Veste Softshell  
125.- CHF



Insigne tissu à coudre  
5.- CHF



T-Shirt Clique blanc  
25.- CHF



Chemise Whale noir H / F  
45.- CHF



**NOUVEAUTÉ 2014**

Veste Softshell légère  
95.- CHF



Polo Switcher Femme  
50.- CHF

**NOUVEAUTÉ 2014**

Polo Homme 3 couleurs (rouge, noir, blanc)  
à choix 55.- CHF



Autocollant RSAR  
2.- CHF



Chemise Whale blanche H / F  
40.- CHF

# Calendrier 2014

15 février	Assemblée Générale – Gingins
22 - 23 mars	OTM Fribourg
12 avril	Sortie de printemps
31 mai	Cours de conduite
4 - 6 juillet	Le Mans Calssic 2014 – Le Mans (F) 60 ans Giulietta
17 août	Sortie d'été
25 octobre	Sortie de fin d'année.
15 novembre	Journée technique

## Rallyes & Courses

22 - 29 janvier	17 <sup>e</sup> Rallye Monte-Carlo Historique (F)
22 mars	8 <sup>e</sup> Alfadays ACCF à Dijon-Prénois (F) et 40 ans du coupé alfetta GT
7 - 12 avril	Tour Auto Optic 2000 France
3 - 4 mai	Rallye Historique du Dauphiné (F)
15 - 18 mai	Mille Miglia, Brescia (I)
7 juin	Landeron Classic
14 - 17 août	Lignièrès historique 2014 (CH)
4 - 7 septembre	2 <sup>e</sup> Montreux Grand-Prix (CH)
20 - 21 septembre	Grand Prix rétro du Vétéran Car Club Suisse Romand à Cossonay
27 - 28 septembre	Spa Italia (B) à confirmer

## Sortie culturelle Rsar

17 mai	Concert fanfare militaire (F. Reuse)
--------	--------------------------------------

## Salons & Expos

5 - 9 février	Retromobile Paris (F)
6 - 16 mars	Salon de l'auto Genève (CH)
13 - 16 mars	Retro Classic Stuttgart (D)
26 - 30 mars	Techno Classica Essen (D)
25 - 27 avril	Milano Auto Classica (I)
23 - 26 octobre	Auto moto d'epoca Padova (I)
7 - 9 novembre	Epoqu'Auto, Eurexpo, Lyon (F) 215 km de Lausanne
28 - 29 novembre	Salon Retro-Course A Villefranche (F)

# Comité 2014

Président:	Yves BADAN Chemin des Chambrettes 8 1131 Tolochenaz	079 636 00 59 rsar@rsar.ch
Vice Président et Présid. Comm. technique:	Georges GOMBAU Epalinges	079 342 83 85 inscription@rsar.ch
Caissier:	Francine BANDIERI Sandro ZULIANI	Démissionnaire Proposition du Comité
Secrétaire:	Fabrice REUSE Martigny	079 411 67 00 secretariat@rsar.ch
Webmaster:	François WENKER Estavayer-le-Lac	079 630 38 43 webmaster@registresuissealfaromeo.ch
Membres adjoints:	Davide FALLINI Marie-Jo ROULIN	079 651 09 92 Proposition du Comité
Membre Comm. tech:	Patrizio PIEREN La Chaux-de-Fonds	032 913 46 81 autodelta.sa@bluewin.ch

Sous réserve d'approbation par l'Assemblée Générale du 15 février 2014



<http://www.rsar.ch>



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

