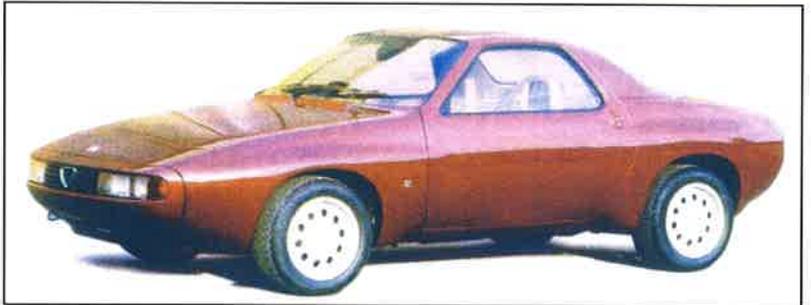




Bulletin No 29 / 2006



Sommaire bulletin RSAR 29 / 2006

Sommaire	1
Billet du Président	2
Sortie sur circuit « Mas-du-Clos (F) »	3 – 6
Sortie de printemps « La Côte – La Faucille – La Givrine »	7 – 8
La sortie d'anniversaire « 25 ans RSAR »	9 – 16
La visite du 15 ^{ème} GP Safenwil 2006	17 – 21
Sortie d'automne « Val d'Hérens – Grande Dixence »	22 – 24
« Geneva Classics 2006 » et le stand No. 7116 du RSAR	25 – 26
Sortie de fin d'année « La Fée verte »	27 – 28
La Lauréate « 40 ans Duetto »	29 – 32
Les bulles sans fortune : Alfa Romeo AZ 6 Zagato 1983	33 – 36
Impressions du Salon de Genève 2006	37 – 38
Ressemblances surprenantes	39
Enfin une GTV 6	40
Nomen est Omen et la Brera GTA	41
Activités 2007	42
Comité 2006	42



6C 2300 B MM, 1938

Le billet du Président

En 2006 notre programme a débuté en mai par la sortie sur le circuit du Mas-du-Clos (F), sur invitation du CARF. Notre sortie de printemps prévue, « Coppa Intereuropa » à l'Autodromo de Monza, a été remplacée par une sortie dans le Jura vaudois et la France voisine, à cause d'une querelle juridique à Monza qui persiste encore. Mi juin, c'était le moment du grand événement : les 25 ans du Registre Suisse Alfa Romeo et sa fête. Deux inoubliables journées, jusqu'à 65 belles Alfa Romeo, accompagnées d'Alfistes sympathiques et conviviales, un superbe anniversaire pleinement réussi, bien documenté par le DVD, depuis Noël en votre possession. D'autre part, les insuccès répétés de la sortie St. Hippolyte et du Pique-nique, entraînent leur suppression du programme 2007.

L'automne 2006 était riche en manifestations : Le 15^{ème} GP de Safenwil du début septembre, avec son extraordinaire plateau d'Alfa Romeo, toutes appellations AOC. Notre sortie d'automne du 10 septembre avec sa découverte du Val d'Hérens et de la Grande Dixence. La participation du RSAR au premier Geneva Classics en octobre 2006, avec toute la préparation et son organisation, était rendu possible uniquement grâce au soutien actif de plusieurs membres du RSAR, auxquelles j'adresse nos remerciements. Mi-novembre, la sortie et le repas de fin d'année se sont déroulés dans la Région du Val de Travers. « La Fée Verte » était au rendez-vous à Couvet, suivi par la visite des anciennes mines d'asphalte avec leur fameux jambon cuit à l'asphalte.

Un grand merci aux membres et aux clubs amis qui ont participé nombreux à nos manifestations et sorties. Au courant de l'année, nous avons eu le plaisir de souhaiter la bienvenue à 9 nouveaux membres et 9 Alfistes se sont inscrits au Geneva Classics pour 2007. Votre comité s'est réuni sept fois et je remercie mes collègues de leur engagement en faveur de notre club.

En 2007 la sortie du printemps nous fera visiter fin avril durant un jour le Musée Schlumpf à Mulhouse (F). LA sortie phare de notre programme 2007 représentera sans doute la sortie en Italie du Alfa Classic Club de France (ACCF). L'ACCF fêtera fin mai son 10^{ème} anniversaire par un voyage en Italie. Nos amis partiront le jeudi 24 mai de la région parisienne pour arriver le soir dans le bas Valais. Les membres RSAR auront la possibilité de se joindre à nos amis français au matin du vendredi 25 mai à Martigny. Par le Simplon nous arriverons au Musée d'Alfa Romeo à Arese (I) où un déjeuner exceptionnel au plein milieu du musée nous attendra. À la visite du musée AR se ajoutera celle du Centro Stile Alfa Romeo à Arese et une découverte de Milano et ses environs. J'ai assuré au président ACCF, Philippe Jacquot, notre collaboration dans l'organisation de cette sortie promettant. À sa demande au nombre des participants RSAR, je me suis avancé à 15 Alfa Romeo, donc SVP ne me décevez pas !!

La visite du GP de l'Âge d'Or sur le circuit de Dijon-Prenois fin juin sera une première pour le RSAR. Début de juillet suivra la traditionnelle invitation sur le circuit du Mas-du-Clos (F) par le CARF. La sortie d'automne en septembre aura comme sujet « Le tour du Lac Léman ». La sortie de fin d'année du 3 novembre clôturera notre programme annuel de manifestations.

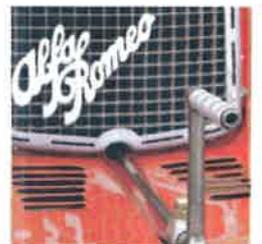
Remarques du président sortant au moment de ma rentrée dans les rangs du RSAR.

Le RSAR a été fondé en 1981 par un petit groupe de porteurs du virus Alfa. Ces amateurs convaincus de la marque Alfa Romeo ont su enthousiasmer les Alfistes et ont pu accueillir en peu d'années, grâce à leurs prestations intéressantes et surtout conviviales, 120 membres. La suite était une gestion du RSAR par un groupe, certes avec de grandes connaissances de la matière Alfa Romeo, mais ils n'ont pas su maintenir l'esprit de la convivialité et ont quitté et délaissé fin 1999 un RSAR déprimé.

Un nouveau comité a réorganisé à partir de 2000 le RSAR, avec ces 40/50 membres restants. La vie du club, les finances, les statuts ont été améliorés, une page Web a été créée et le but de 80/90 membres a été vite atteint et maintenu. Je suis content d'avoir pu contribuer à cet assainissement et à cette revitalisation de notre club durant ces 7 ans et je vous remercie de votre soutien et de votre participation.

D'ailleurs, le mot « participer » a encore pour trop de membres uniquement le sens de « participer à des manifestations ». *Mais pour le RSAR il est vital que les membres participent également à la gestion de notre club.* Je vous conseille de vous engager lors des prochaines élections au comité et d'assumer pendant une période des responsabilités pour le bien du RSAR. Notre club aura toujours besoin d'Alfistes qui assurent le futur du club grâce à leurs idées innovatrices, évidemment bien trempées dans le fameux virus Alfa.

Je vous présente, ainsi qu'à vos familles, une heureuse année 2007 et je vous souhaite bonne route sur tous les chemins de votre vie.



Henri Rengel
 Votre Henri Rengel



3

Mas du Clos 06 et 07 mai 2006, sortie sur circuit sur invitation du CARF.

Cette année, le Mas du Clos fût un petit Mas du Clos avec 4 Alfa Romeo inscrites du Registre Suisse Alfa Romeo, mais au total il y eu 94 Alfa Romeo inscrites, pas mal quand même. Le nombre des inscriptions est peut-être dû au fait que la date a été avancée au 6 et 7 mai. Les membres auraient peut-être préféré le 1^{er} week-end du mois de juillet comme à l'accoutumée. Le temps non plus n'était pas trop de la partie, pluie, éclaircie, pluie, éclaircie, pluie et grêle (!!!) pour le retour.



Les participants étaient les suivants : MM. Gianluigi Gandossi avec sa Spider 2000, Patrizio Pieren avec sa Giulia 1300 TI, Stéphane Pinaud avec sa 75 TS 2.0 et Henri Rengel avec la Montreal.

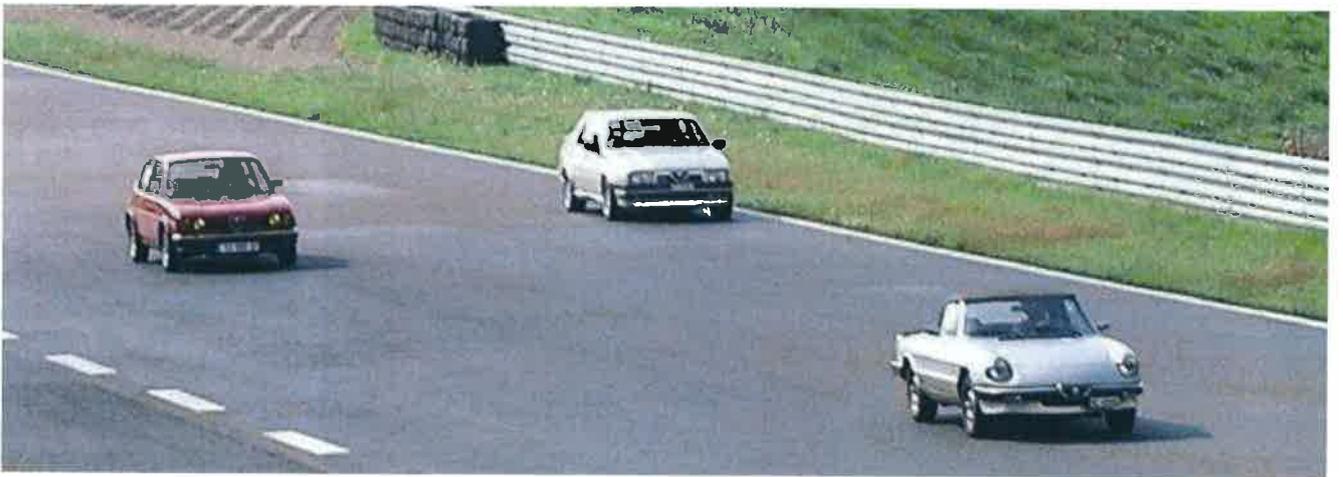
Ma fois, on ne choisit pas la météo, moi qui voulais la pluie et Henri qui ne la voulait pas, car sur piste mouillée la Giulia se montrait redoutable et au niveau de la Montreal, comme le disait Henri : il y avait toujours un moustique bleu qui me tournait autour.





Sur le circuit, pas de problème pour les 4 Alfa Romeo du Registre, si ce n'est un petit problème d'allumage pour Henri dont la Montreal se mit soudainement à pétarader. Mais cela n'était pas si grave que ça. En jetant un petit coup d'œil, je m'aperçus que la vis de fixation de rotor du distributeur d'allumage s'était sectionnée. Henri trouvait une vis chez un alfiste allemand et en deux temps trois mouvements la vis fût changée et le problème réglé.

MM. Stéphane Pinaud et Gianluigi Gandossi furent aussi satisfaits de leurs tours en piste.





Mais revenons au samedi soir, où traditionnellement avant le repas de gala il y a le concours d'élégance. Mais cette année le concours d'élégance a été supprimé, vous avez dit supprimé... cela serait-il dû au fait qu'une certaine Giulia 1300 TI de 1966 bleue a remporté les 3 dernières éditions consécutivement ??? Mais ne spéculons pas...

En ce qui concerne la piscine, la baignade ne nous a pas tenté, par contre un bain de soleil a quand même été possible. Pour le repas du dimanche soir, il restait Gianluigi Gandossi et moi-même, alors le nouveau chef de cuisine de la Tuillerie « Christophe » nous a préparé un menu spécial Mas du Clos :

Entrée : Terrine de St. Pierre aux petits légumes et crème de curry au citron.

Plat : Tranchettes de faux filet, petit primeur de saison, échalotes confites et pour accompagner, un vin qui se passe de commentaires...

Dessert : Bavarois aux fruits de la passion, coulis d'abricots au chocolat. Le dessert nous a été servi 2 fois, Umm, un vrai délice.

Alors en espérant que cela vous a fait envie, je vous donne déjà rendez – vous pour l'édition 2007 qui se déroulera au 07 et 08 juillet 2007.



Mais après cette édition toujours moins étoffée du Mas du Clos où le concours d'élégance a été supprimé comme d'autres choses par le passé, j'aimerais vous faire part d'une constatation faite au fil des années. Depuis que je vais au Mas du Clos, et plus exactement depuis 1997, à cette époque pas si lointaine que ça, il y avait le samedi matin, la montée de la côte d'Ahun où la route était fermée au public et qui était suivie

du repas de midi dans une salle de la place principale d'Ahun. Puis nous nous dirigeons vers le circuit du Mas du Clos ou l'après-midi était consacrée aux tours libres. Le samedi soir il y avait la visite de l'extraordinaire collection Ferrari, et aussi plusieurs centaines de modèles réduits de Monsieur Bardinon suivit du concours d'élégance et du repas de gala qui se déroulait dans la salle- restaurant au bord du circuit ou étaient présent plusieurs voitures à pédales, des jouets de l'époque. Puis le dimanche était consacré aux tours en piste et aux séries. Le repas de midi se prenait aussi dans la salle-restaurant au bord du circuit.

Je trouve dommage que tout cela se soit perdu, car cela faisait de la sortie du Mas du Clos une sortie exceptionnelle et bien remplie. Est-ce la nostalgie qui me fait dire cela, mais le fait est que le caractère de la sortie a changé et s'est transformé en sortie circuit. Mais cela n'en demeure pas moins une belle sortie.

Cordiales salutations Alfistes à tous, à bientôt...

Patrizio Pieren

(Photos : Patrizio Pieren, Stéphane Pinaud, Henri Rengel)





Sortie de printemps « La Côte – La Faucille – La Givrine » du 21 mai 2006.

Cette sortie de printemps dans le Jura vaudois et la France voisine remplaçait notre traditionnelle sortie prévue à « La Coppa Intereuropa » au circuit de Monza. La direction du circuit annulait cette manifestation. Incroyable mais malheureusement vrai : Un jugement d'un Tribunal qui limite les jours d'usage du circuit à cause des nuisances des bruits moteurs donne pour l'instant raison à deux familles de la région du circuit. Nous pouvons qu'espérer que ce jugement va être corrigé, car autrement la rentabilité du circuit de Monza avec sa mystique tradition et par la suite la survie, sera en danger.

Dimanche, 21 mai 2006, 10 Alfa Romeo et 17 participants étaient au RDV à 09h00 à la station AGIP de Penthalaz, près de Cossonay-Gare. Le temps couvert, parfois légèrement humide ne correspondait pas du tout aux attentes des organisateurs de cette petite balade de Dimanche.

Nos membres Alfistes ne se laissent pas impressionner des nuages et ont sorti leurs bijoux pour cette première sortie en 2006. C'est juste Luigi qui profitait de l'excuse des nuages pour faire de la pub pour la nouvelle 159.



L'itinéraire de la première étape était tracé par Penthalaz – Cossonay – Aubonne – Féchy – Vinzel – Luins – Vich à Grens, où l'apéro nous attendait au Restaurant « Le Petit Moulin ».





Il est bien probable que le fait d'avoir longé le vignoble de La Côte, ait un peu prolongé notre apéritif.

Mais pas de chance pour les amateurs du blanc, la suite nous attendait et il fallait prendre le départ.

La deuxième et dernière étape prenait son départ au « Petit Moulin » et nous emmenait par le Moulin de Chiblins (Sortie de fin d'année 2004) à la douane de Crassier. Passé la frontière française, de petites routes inconnues nous ont fait arriver dans les hauts de la ville de Gex. Suivait la montée au Col de la Faucille (1323 m) que les Alfistes ont attaqué avec plus ou moins de brio. Au sommet du col, la petite colonne se regroupait.



À La Cure nous avons rejoint le territoire helvétique. Par le Col de la Givrine (1232 m), en traversant le village de St. Cergue, nous sommes arrivés à Burtigny, à l'Auberge de Commune, chez Robert Bubloz.



Robert Bubloz nous avait déjà reçu pour le souper de fin d'année 2004 et il nous a de nouveau gâté par un excellent rôti de bœuf braisé, accompagné de salade, pommes allumettes, légumes et d'un dessert maison. Après le café et les discussions finales, le soleil nous accompagnait lors de nos rentrées individuelles. Merci de vos participations.

Henri Rengel



Les 25 ans



C'est en 1981, à Lausanne, que quelques passionnés ont créé le



10 ans du Registre: randonnée entre Jura et alpes vaudoises.



20ans du registre: Genève-Chamonix-St.Pierre de Clages.



25 ans, les Noces d'Argent du Registre Suisse Alfa Romeo

Ce fut une partie de plaisir, l'occasion de goûter avec excès aux qualités de nos "Alfa". Ces "Noces" ont permis de renforcer les liens entre les membres et avec les clubs amis de suisse alémanique, tessinoise, de France et d'Italie, invités à participés a cette manifestation,

La mise en place de cet événement et le choix de l'itinéraire, des hôtels, ont fait l'objet d'un soin tout particulier par le Président dont le mandat se termine à la fin de cette année.



Vendredi 16 juin 2006

Le vendredi, bravant la tempête qui s'abattait sur la porte du Scex les premiers participants se sont retrouvés à Martigny. Pour les invités étrangers, pour qui Martigny était trop éloigné et pour les membres du Registre qui ne voulaient pas se lever trop tôt, l'accueil a été organisé par nos Ambassadeurs Octoduriens, Les Demierre,



Quelle magnifique entrée en matière pour des "Alfistes" que cet apéritif à Martigny, à la collection d'Alfa Romeo de M. Gérard Bugnon. parmi ces Giulietta, SS, Spider, Coupé, Berline, ces prototypes de Pininfarina. Bertone ou La Goccia de Michelotti. sans oublier une 33 compétition et ce magnifique coupé 6C 2500 de 1939



L'entrée au Valais n'aurait pas parfaitement été accomplie sans la traditionnelle raclette, c'est au Caveau Moulin Semblanet à Martigny-Bourg que tous les participants se retrouvèrent pour un repas valaisan.





Samedi 17 juin 2006

Samedi 17 juin au rendez-vous du Relais du Grand-Saint-Bernard, le vent était toujours présent, mais une amélioration était perceptible au Haut Valais. A 9h00 sous la conduite de la 8C 2300 Zagato une quarantaine d'Alfa et la voiture balais, la dépanneuse remontaient la vallée du Rhône en file indienne.

Après le passage difficile de Viège, Ulrichen fut la première concentration avant d'entamer le Nufenen, dont les lacets constitueront une mise en bouche avant La Tremola.



Ulrichen, c'est l'occasion de distribuer aux participants, le "Carnet de route" retraçant pour les plus jeunes les activités des 25 premières années du Registre et décrivant le programme des festivités et l'itinéraire par étape



Le soleil sera de la montée, présageant d'un week-end magnifique, excepté quelques dernières gouttes à Ronco Bedretto, commune d'Airolo, qui nous contraindront à capoter le temps du repas. Cette pose tessinoise sera l'occasion d'en apprécier les senteurs traditionnelles locales la "Polenta con funghi, son Semifreddo al croccante et 1dl de Merlot di Mezzano !!!



Pranzo all'albergo "Alta Alpina" di Ronco Biadretto / TI



Cap, avec un peu de retard, sur Airolo, le Saint Gothard par la Tremola, vieille route aux célèbres lacets pavés et superposés, où les glissades feront le bonheur des "Alfistes", parfois l'angoisse des passagers,



Une visite surprise, le Tour de Suisse cycliste, responsable du léger retard de Ronco et de la retenue, à Hospental, de nos Cinéastes reporters, privant ainsi d'image l'ascension de la Furka et du Grimsel.



Regroupement après Hospental / UR avant le col de la Furka. La "Tour de Suisse" bloque notre équipe de Film...





L'étape prévue au Belvédère de la Furka au pied du glacier Rhône, trop encombré pour que nos nombreuses Alfa puissent s'y arrêter, sera reportée au col du Grimsel, dernière concentration, avant la descente sur Meiringen.



Nos Reporters absents le seul fait divers du voyage dont l'issue aurait pu être tragique ne sera pas du film.

Ainsi la belle Sprint Bertone 2600 se mettra sur les genoux dans le Grimsel, la scène de la roue jouant la fille des airs n'aura pas de témoin, ou quelques photos et le souvenir d'une grande frayeur. Il semble du reste qu'à chaque voyage, hors de France, elle s'agenouille de plaisir !



Le temps de vérifier si les ailettes des roues à rayons de la sprint 2600 sont bien serrées, pas de vis à droite, pas de vis à gauche, chaque spécialiste ayant sa réponse, il ne restait plus à la caravane qu'à plonger sur Meiringen, à l'extrémité du lac de Brienz, pour saluer Sir Conan Doyle, père de Sherlock Holmes citoyen d'honneur de Meiringen.





Fin de la première étape, Meiringen nous reçoit avec le soleil, le "Park Hôtel Sauvage" est de premier choix, merci Monsieur le Président, le site est à la mesure de ces "Noces d'argent" du Registre.



Le parc est fermé il est temps de prendre l'apéritif, c'est le moment de refaire l'étape, de faire part de ses prouesses, du plaisir que l'on a eu à conduire nos "Alfa" dans ces cols mythiques, de regretter l'incident du tour de suisse et se féliciter de la chance de nos amis français, dont la roue a pris la clé des champs.
Le repas, digne de grandes noces ;

Beignets au fromage et kirsch, tranche de veau aux fines herbes et au Whisky, fromage et mousse de myrtilles à la menthe, sans oublier la Dôle blanche et l'Humagne rouge.

Un bon repas ne se passe pas sans discours, remerciements et félicitations, l'occasion pour Nicolas Turdo du club français Alfa classique d'offrir un magnifique tableau, dessin original d'une Giulietta SZ coda tonda.
Après 240 kilomètres de route et 8 heures de conduite, il est temps de prendre possession des chambres, en prévision de l'étape de dimanche.



Dimanche 18 juin 2006



Dimanche 18 juin 2^e étape Villars-les-Moines / Münchenwiler, ainsi 8h30 petit-déjeuner, 9h00 départ par la rive nord du lac de Brienz, sous la conduite de Pierre Lüthi, le régional de service.

Ces "noces d'argent" ne pouvaient trouver meilleur refuge que les anciens bâtiments prieuraux de Villars les Moines, vestiges de l'ordre Clunisien, ou une vingtaine de participants se sont joints à la manifestation dès 11h00. Chaque participant au fur et à mesure de leur arrivée est placé sur le pourtour du Château, dans le parc selon leur année d'âge telle une farandole.

Au centre les mythiques "Alfa" d'avant-guerre, les 8c 2300 Zagato et 6c 2500 coupé de Touring, puis le Coupé 1900 Super Sprint "Cinquantenaire" et les "sixties" Giulietta, Coupé, SZ, SS, spider. Les 2000 Sprint et Spider et les Giulia Berline, GT, TZ. Duetto, GT 1600 Junior Z, Montréal, sans oublier les Alfetta GTV 2000 et GTV 2500, au total une soixantaine de magnifiques voitures témoins de la santé du **Registre Suisse Alfa Romeo**

Une petite Exposition, préparé par Antoine Kohler, fondateur et ancien Président et le secrétaire rappelait, sous les arcades, les glorieuses époques de la marque et les activités récentes du Registre.



L'apéritif passé le Président accueille officiellement les participants, se réjouissant de la nombreuse participation et de la magnifique palette d'Alfa. Cette fête n'aurait pas pu avoir lieu sans la contribution des sponsors et membres MM. Vendel, Niederhäuser et de la famille Favaro, ainsi que des maisons Alfa Romeo Suisse, Castrol et Tamoil et sans l'engagement du comité, il les remercie tous pour leur engagement.



Ces 25 ans ne pouvaient se fêter sans un petit retour aux origines. Qui mieux qu'Antoine Kohler, qui avec Jean-Daniel Jornayvaz et Ueli Hofer, malheureusement décédés, avaient décidé de partager leur passion pour les "Alfa", pouvait parler du Registre. Ainsi il y a 25 ans à Lausanne, ils ont créé le Registre dans le but, si bien illustré par l'échantillon des voitures présentes, était :

"La conservation et le maintien, dans leur état d'origine, des véhicules **Alfa Romeo**. ayant plus de 20 ans d'âge ou produites à moins de 4000 exemplaires



Le Registre sera à l'origine de l'ASVE, Association Suisse des Voitures Anciennes, qui a contribué notamment à création d'une législation préservant les voitures anciennes, sa commission technique délivrera aux voitures d'origine, le triangle doré du Registre, visible sur plusieurs voitures présentes. Cette passion pour les Alfa créera de solides liens d'amitié avec des clubs belge français et italiens.

Les convives sont ensuite invités par le Président à passer à table à l'étage dans deux salles du Château, ou leur seront servis :

La salade de saison, le Saltimbocca alla romana, le risotto au vin blanc et les brocoli aux amandes, sorbet de grappe fruits au Campari,

On ne roule pas voitures italiennes pour rien !!!

La commission technique, Patrizio Pieren et ses assistants ont dû passer un peu à pieds joints sur le dessert, car il restait à juger le concours d'élégance, pour distribuer les magnifiques bouteilles de rouge au blason Milanais au serpent, gageons que le vin soit aussi bon que les "Alfa" sont belles.

Philippe Cornu





1. / 2. / 3. Prix de la catégorie « Berlina/Divers » :



1. / 2. / 3. Prix de la catégorie « Coupé » :



1. / 2. / 3. Prix de la catégorie « Spider » :



1. / 2. / 3. Prix de la catégorie « Le coup de coeur des Alfistes » :





Visite du « 15^{ème} GP de Safenwil » Samedi 02 septembre 2006.

En 2006, *Alfa Romeo* était choisie comme la marque d'honneur de cette manifestation qui se déroule sur le site de l'importateur d'automobiles Emil Frey SA à Safenwil / AG, situé au bord de l'autoroute A1.

Le club « Alfa Romeo 2000/2600 » de Küssnacht/SZ chapeautait cette manifestation en très étroite collaboration avec le Musée d'Alfa Romeo d'Arese et des collectionneurs réputés d'Alfa Romeo en Suisse, en Italie et en Allemagne.

Une dizaine de membres du RSAR se sont donnés RDV à 08h00 sur le parking du Restaurant Stöckli au Löwenberg près de Morat. D'autre nous attendaient sur la route ou venaient d'autres directions. Les 08h00 passés, notre cher Raymond Moret avec sa belle Giulia et ses amis avait manifestement du retard, Numa commençait à s'énerver, voilà qu'il nous appelle se trouvant devant le portail de la ville de Morat. Pas tout à fait au bon endroit, il se faisait expliquer le bon chemin et ne tardait pas d'arriver et le groupe aurait été enfin au complet et prêt à partir. Mais la réalité en fut une autre, attention au « péril jaune »



Raymond a pris le giratoire du Löwenberg trop à la façon « Genevoise », ce qui a visiblement vexé une patrouille de la Gendarmerie Fribourgeoise sur BMW, malheureusement en guet au même giratoire. Et Raymond a du cotisé dans leur cagnotte... Après encaissement, le calme revenu, le départ pour Safenwil en file indienne.



Arrivé à Safenwil, Pierre Lüthi refusait de se faire garer dans un champ et nous organisait rapidement les places de parc nécessaires dans l'enceinte de la manifestation, sur du dur, SVP.

Le plateau des 48 Alfa Romeo présenté des années 1924 à 1975 valait avant tout le déplacement, toutes dans un état irréprochable. Une telle concentration d'Alfa Romeo intéressantes représentait un première en Suisse, du jamais vu. À part ces Alfa, il y avait un petit nombre d'autres automobiles, mais toutes intéressantes :

un Alpine 106, un cabriolet Buick Roadmaster, des Jaguar, un club avec des Jeep et d'autres. Les motos et les side-cars étaient par contre réunis en un nombre important et souvent très originaux. Sur le parcours de démonstration impressionnaient surtout les side-cars avec leurs équipages courageux. **Les Alfa Romeo tournaient en 6 groupes sur le petit parcours.**





Groupe 1 : Le nouveau prototype 8C Spider et du musée AR : 2900 B 8C Le Mans 1938, Disco Volante Spider 1952 et Coupé 1953, 2000 Sportiva Coupé 1954 et la 33 TT 12 de Arturo Mezarzio 1975.



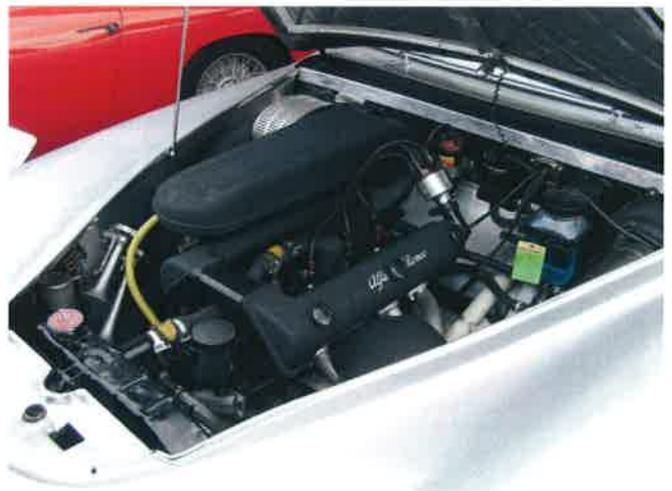


Groupe 2 : Les modèles du RLSS de 1924, les 1500, les 1750 et les 6C 2300 des années '30, jusqu'aux 6C 2500 de 1939 à 1950.





Groupe 3 : Les 1900 et leurs variantes 1952 à 1956





Groupe 4 : Les 2000 et 2600 et leurs variantes 1958 à 1967



Groupe 5 : Les Giulietta de 1955 à 1961 et

Groupe 6 : Les Giulia et leurs dérivées 1968 à 1975



Texte et photos
Henri Rengel



Sortie d'automne « Val d'Hérens – Grande Dixence » du 10 septembre 2006

Le dimanche 10 septembre 2006, 13 Alfa Romeo avec 26 personnes participaient à cette sortie. Tout le monde appréciait la superbe météo, le temps au soleil, idéal pour cette découverte du Val d'Herens. 12 équipages prenaient le départ vers 09h00 de la station TAMOIL Champsec à Sion direction Bramois, une Alfetta GTV 2.0 nous rejoignait à notre pause café aux Haudères.



Départ direction Bramois avec un premier court arrêt au Panorama de Nax avec sa superbe vue sur le Valais Central, sur la rive gauche du Val d'Hérens et sur les Montagnes vers le nord. Un grand progrès à constater dans l'approche des giratoires par notre copain Raymond, maintenant très stylé fribourgeois.





Retour aux Alfa Romeo et départ le long de la rive droite du Val d'Hérens. Nous sommes montés par les villages Mase, Suen, St. Martin, une descente après St. Martin pour rejoindre la RC qui monte en direction d'Evolène. Une traversé du joli village d'Evolène au pas d'homme et nous voilà arrivés à Les Haudères (1490 m), pour notre pause café, apéro pour certains.

Départ pour la Grand Dixence, le groupe est au complet, l'Alfetta GTV 2.0 est intégrée. Retour sur Evolène, une descente par les hameaux Praz-Jean et La Luette jusqu'à l'entrée d'Euseigne (980 m). De Euseigne nous sommes grimpés par Pralong jusqu'au parking à la Grande Dixence (2143 m). Nos Alfa ont été vite garé devant le restaurant et sommes montées par la petite télécabine au Lac des Dix, pour nous promener quelques instants sur le haut de l'impressionnant mur du barrage (2375 m).





12h30 départ du parking de la Grande Dixence, descente sur Hérémanche et une courte montée aux Mayens-de-Sion. La famille Rudaz nous attendait au Relais des Mayens-de-Sion pour une Raclette. Accueil chaleureux, parkings réservés par des jolies affiches qui étaient très prisées par nos membres.



Après le café quelques membres ont du partir un peu trop vite, car la famille « Chevrolet » présentait son impressionnante collection de puissantes Américaines, toutes parfaites, rouables et immatriculées.



Un dernier café et retours individuels.
Merci de votre participation.

Texte et photos Henri Rengel

GENEVA CLASSICS du 05 au 08 octobre 2006 et le stand No. 7116 du RSAR

La direction de GENEVA PALEXPO publiait depuis l'automne 2005 son intention, d'organiser en octobre 2006 une grande première à Genève : GENEVA CLASSICS 2006, le salon de la locomotion ancienne, incluant voiture, bateaux, avions, motos et même trains, surface 16'000 m². Lors de notre Assemblée Générale 2006, les membres présents discutaient le pour et le contre d'une participation du Registre et votaient une première participation du RSAR à titre d'essai.

Dans tout son passé de 25 ans, notre club se présentait au public seulement à deux manifestations par un propre stand, la première fois dans les années 1980 à Lenzbourg/AG et plus tard en 2004 à Rétromobile Vevey. Deux manifestations d'un cadre sympathique, mais au point de vue organisation, préparation, argent à investir, présentation et déroulement plutôt au niveau d'un tournoi de foot de la 5^{ème} ligue. Alors que la participation à cette exposition organisé par Palexpo Genève débutait par un dossier d'inscription fort de plus de 90 pages et miné par plein d'astuces coûteuses qu'il fallait à tout prix contourner, pour éviter de dépassements massifs du budget.

Dans la phase de planification, le Comité a bénéficié du soutien de notre membre et ancien président du Salon, M. Claude Sage qui faisait passer une sensible réduction du prix de location des surfaces des stands pour les clubs de CHF 85. -- à CHF 22.50 le m², car au prix plein, le RSAR devait renoncer d'entrée à une inscription. Philippe Cornu, en qualité d'architecte, nous dessinait les plans de nos 51 m², y compris le podium des voitures exposées qui était au début sujet de discussions vives au sein du comité.





Sans le soutien et les sacrifices de nos membres, cette superbe présentation du RSAR pleinement réussie, n'aurait pas pu être réalisée avec nos modiques moyens financiers. Avant tout, le RSAR profitait du geste généreux de nos membres Ivan et Fabrice Marendaz qui ont mis leur tour à disposition, y compris beamer et frigo. En plus, Fabrice et son beau-frère Sandro se chargeaient du transport et du montage/démontage de tout notre mobilier. Rien que le montage de mercredi les occupait toute la journée. Luigi Favaro nous transportait les deux Alfa à Genève et nous organisait le bar de la Commune d'Echallens que mon épouse Elisabeth drapait d'étoffe rouge Alfa. Les vins étaient offerts par Marie-Laurence Nicolet et Philippe Cornu, le café par Patrizio Pieren et son fournisseur Admir Café de La Chaux-de-Fonds, les jus de fruits, les eaux minérales et les salés par Elisabeth.

Les membres Jean Coppex, Philippe Cornu, Olivier Destefano, Georges Dumas, Luigi Favaro, Christophe Fuhrer, Christian Gerber, Pierre Lüthi, Marie-Laurence Nicolet, Stéphane Pinaud, Elisabeth et Henri Rengel, Giuseppe Rizzolo et Philippe Soulié accueillait et renseignait le public intéressé à notre stand. Beaucoup d'entre eux nous offraient leurs services même durant plusieurs jours. Un grand merci au nom de notre club à vous tous pour vos dons importants et vos prestations bénévoles.

Les coûts de l'opération : Factures Palexpo CHF 4'369.25 et banderoles CHF 950. -- = au total CHF 5'319.25, le reste offert par les membres cités. Rendement = 9 nouveaux membres qui ont déjà cotisé pour 2007 = CHF 900. -- . Donc une participation future à Geneva Classics n'est pas envisageable avant 5 à 6 ans. Palexpo : très bonne collaboration avec M. Jürg Kohler, mais une publicité préalable insuffisante et surtout trop tard, spectateurs selon presse 14'700, exposition un peu parfumée haut standing, pas de bourse de pièces.

Henri Rengel



Sortie de fin d'année au Val de Travers « La Fée verte » du 18 novembre 2006

Philippe Cornu, en qualité d'organisateur de cette dernière sortie du RSAR en 2006, pouvait compter bien 33 Alfistes à 15h00 au rendez-vous Restoroute de Bavois. Le temps sec, ainsi que les routes encore sans sel, permettaient à un grand nombre de membres de participer avec leurs Alfa Romeo classiques. Après de courtes explications par Philippe, le départ pour Couvet. Itinéraire : Autoroute Yverdon – sortie Champagne – la montée vers Villars-Burquin – un court arrêt de vue à Mauborget – La Combe – et la descente vers Couvet.



À Couvet, le distillateur M. Bugnon nous attendait chez soi, pour nous expliquer les riches et surtout mythiques histoires de l'absinthe du Val de Travers, suivies d'une dégustation, visiblement appréciée, des produits à l'absinthe.





Après cet apéro anisé, le départ pour les proches Mines d'Asphalte où une visite guidée des anciennes mines nous attendait. Pour une fois, pilotes et passagers ne mettaient pas des casques de circuit, mais de chantier, permettant ainsi de découvrir le travail pénible des anciens mineurs.



Une fois la promenade souterraine terminée, les casques rendus, les Alfistes passaient au bistrot des Mineurs à table, au menu :
« Le jambon cuit dans l'asphalte », excellent.

C'est avec un grand plaisir que nous pouvions accueillir pour la première fois des membres inscrits au Geneva Classics 06, Mme Nadine Maisonneuve avec sa Spider 2000 et M. Dominique-Henri Billard qui nous joignait avec sa superbe GT 1600 de Cercier en France, accompagné par son fils.



Merci à Marina et Philippe Cornu du choix et de votre parfaite organisation de cette sortie de fin d'année 2006. Merci à vous tous, nous avons apprécié votre agréable participation.

Henri Rengel, texte et photos



La lauréate « 40 ans Duetto »

C'est au salon de Genève de mars 1966 que va être présentée celle qui va avoir la lourde tâche de succéder au chef d'œuvre de Pininfarina, la célèbre Giulietta Spider, qui verra sa production cessée fin 1965 avec les ultimes Spider 1600 et 1600 Veloce.

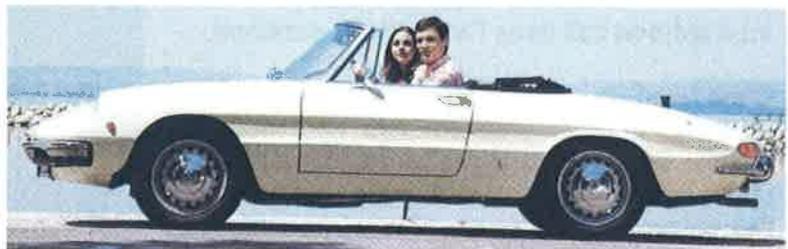
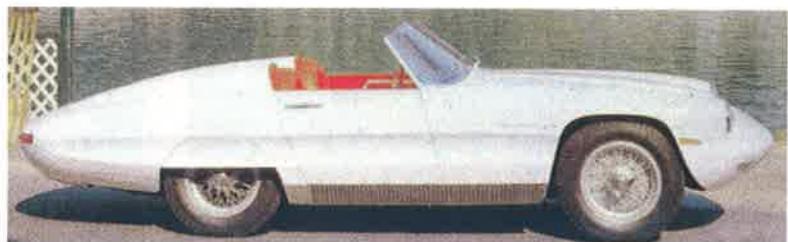


La nouvelle venue a pour nom de baptême "Spider 1600" appellation quelque peu simpliste face à celui de son aîné Giulietta. Un concours va être organisé afin de combler cette lacune. Après avoir reçu quelques 140 501 propositions (excusez du peu) le nom de Duetto fut retenu. Le gagnant du concours se verra remettre les clés du nouveau modèle. Cette dénomination, on le verra plus tard, ne concernera que la version 1600 et encore

auprès des aficionados. Car la marque ne communiquera aucunement sous cette appellation. L'étude stylistique de ce nouveau modèle remonte au fait aux années cinquante au travers des différents prototypes sous châssis de 6C 3 000 CM... Superflow, Supersport.

SPIDER1600

Ecco il nuovo Spider Alfa Romeo. Dategli il nome. Diventerà famoso.



On retrouvera à chaque fois cette nervure qui s'étend sur les flancs et qui perdurera jusqu'à la fin de la lignée du Duetto ainsi que l'arrière effilé et le fameux profil en "os de seiche", Osso di sepia. Le dessin quasi définitif du Duetto sera figé dès 1961 sur la base d'une Giulietta SS, baptisée pour la circonstance, sprint spécial aerodynamica, présenté lors du salon de Turin de 1961, cette proposition de Pininfarina laisse apparaître les lignes définitives qui seront reprises 5 ans plus tard (ce sera la dernière création définitive de Battista Pininfarina avant sa disparition en 1966. La production va débuter en mai 1966 la ligne de ce nouveau Spider allait innover sur de nombreux points : carénage des phares, pare-chocs avant fondu dans la carrosserie, nervure latérale arrière, fuyant d'une finesse exemplaire.



↑ Dustin Hoffmann au volant d'un Duetto rouge dans le film « Le Lauréat »

↓ Après la Volvo P1800 et avant l'Aston Martin DB7, Roger Moore au volant d'un Duetto



Coté mécanique nous sommes en terrain de connaissance le Spider reprend le 1 600 (1570 cm³ exactement) de la gamme Giulia introduite en 1962, 4 cylindres, 5 paliers, à deux ACT qui développent 109 ch DIN / 125 ch SAE à 6000 trs/min. Alimenté par 2 carburateurs weber double corps, la transmission est assurée par une boîte 5 vitesses et le freinage à disque sur les quatre roues (Dunlop) le Duetto se distingue sur ce dernier point par rapport 0 sa devancière la Giulia Spider. Ses 940 kg lui autorise plus de 180 km/h, ce qui pour un cabriolet il y a 40 ans n'était pas si courant (en 1967 la revue l'auto journal l'avait chronométré à 181,2 km/h et le 1000 DA en 32.3 secondes.

Ses concurrentes directes au sein de la production Italienne se nomment:

Fiat 124 Spider 1400 et Lancia Flavia 1800 convertible

Mais c'est surtout la production Britannique qui va lui opposer le plus de candidates :

Lotus Elann 1600, MGB 1800 Cabriolet, Sunbeam Alpine et Triumph TR 4A





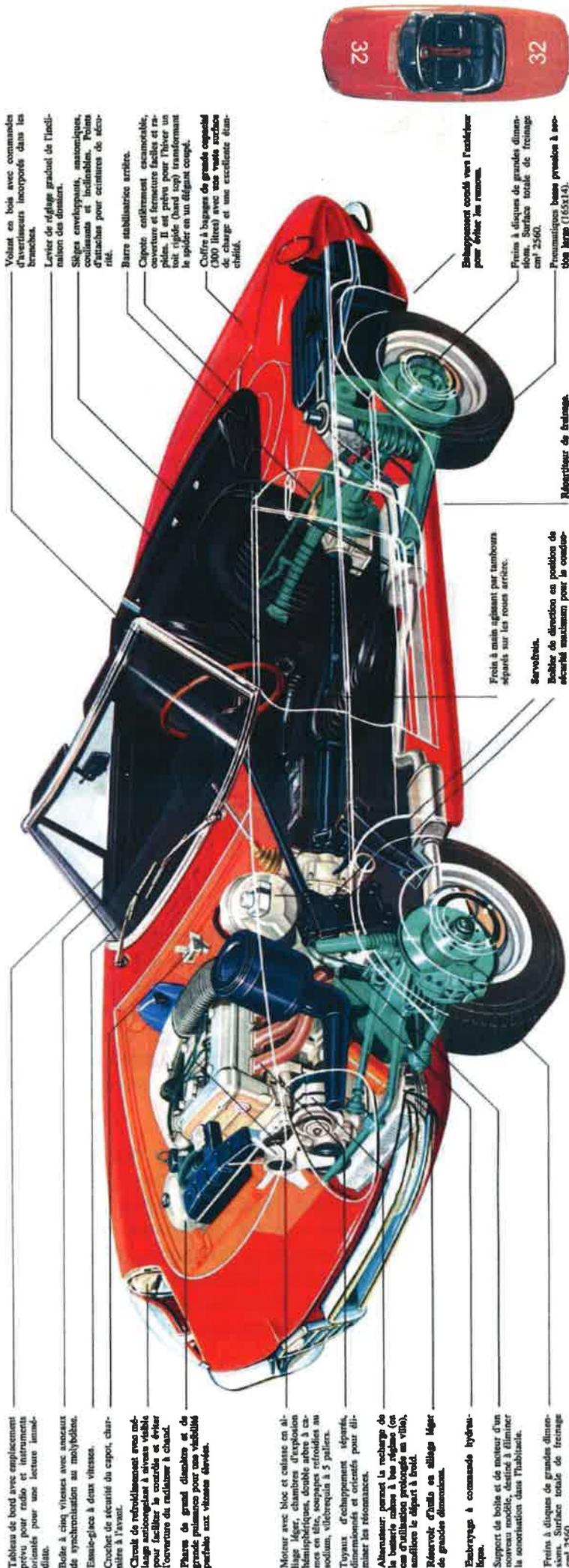
Seules les Lotus Elan étaient en mesure de tenir la dragée haute au nouveau Spider Alfa, car conçue comme une voiture de course (châssis poutre et non monocoque) et non pas extrapolé d'une berline de grande diffusion, cependant la nouvelle venue n'en aura que plus de mérite face à pareille concurrente. Cependant Autodelta se penchera sur son berceau... moteur afin d'être engagée en groupe 3 catégories GT résultat 160 ch à 7 500 tr/mn mais cela restera confidentiel (voilà un cab qui devait décoiffer), la marque étant déjà engagé avec le programme GTA.



Le Duetto passera à la postérité non pas par sa participation lors d'épreuves sportives mais par son apparition au cinéma : son plus beau rôle sera dans le film "le Lauréat" (The graduate) tourné en 1967 avec l'acteur Dustin Hoffman rythmé par la fameuse chanson Mrs Robinson de Simon et Garfunkel. Ce film ne sera sans doute pas pour rien dans la carrière plus qu'honorable du Duetto et de sa descendance aux USA. On retrouvera également le modèle dans le film "l'Arrangement" avec Kirk Douglas, cette dernière finira

avec son conducteur sous un camion ! Il sera produit 6324 exemplaires du Duetto entre 1966 et 1967 ; les exemplaires destinés au marché US seront équipés de l'injection Spica, des 1967 avec la présentation de la nouvelle gamme 1750, la carrosserie du Duetto héritera de cette nouvelle motorisation prenant la dénomination 1750 Spider Veloce, puis en 1968 le 1300 cm3 viendra se loger sous le capot de la bella et deviendra Spider 1300 Junior. 1970 met fin à la ligne "os de seiche" et introduit l'ère de la "coda tronca" l'ensemble de la gamme est reconduit du 1300 au 1750, puis en 1971 arrive son nouveau moteur de 2000 cm3 et en 1983 apparitions d'appendices aérodynamiques (spoiler et becquet). Après de multiples restyling, le Spider disparaît définitivement en 1994 avec l'ultime version dite "Europa" à injection.





Volant en bois avec commandes d'avertisseurs incorporés dans les branches.
 Levier de réglage graduel de l'inclinaison des dossiers.
 Sièges enveloppeaux, anatomiques, coqueux et inclinables. Poutres stabilisatrices pour ceintures de sécurité.
 Barre stabilisatrice arrière.
 Capote entièrement escamotable, ouverture et fermeture faciles et rapides. Il est prévu pour l'hiver un toit rigide (hard top) transformant le spider en un défilant complet.
 Coffre à bagages de grande capacité (100 litres) avec une valve antichoc de charge et une excellente équilibrabilité.

Embrayement conçu pour l'automatisme pour éviter les remous.
 Freins à disques de grandes dimensions. Surface totale de freinage cm² 2560.
 Pneumatiques basse pression à section large (165R14).

Tableau de bord avec emplacement prévu pour radio et instruments orientés pour une lecture immédiate.
 Boîte à cinq vitesses avec secteur de synchronisation au mécanisme.
 Essais-glace à deux vitesses.
 Couvercle de sécurité du capot, charnières à l'avant.
 Charnière de refroidissement avec mécanisme à action stable pour faciliter la conduite et éviter l'ouverture du radiateur à chaud.
 Plaques de grand diamètre et de grande puissance pour une visibilité parfaite aux vitesses élevées.

Moteur avec bloc et cylindre en alliage léger, chambres d'expansion hémisphériques, double arbre à came en tête, soupapes rotatives au sodium, vibreur à 5 paires.
 Tuyaux d'échappement séparés, dimensionnés et orientés pour diminuer les résonances.
 Alimenteur: permet le recharge de la batterie même à bas régime (et en d'allumage prolongé au vilain), simplifie le départ à froid.
 Réservoir d'huile en alliage léger de grandes dimensions.

Frein à main agissant par tambours séparés sur les roues arrière.
 Servofrein.
 Boîte de direction en position de sécurité maximum pour le conducteur.

Freins à disques de grandes dimensions. Surface totale de freinage cm² 2560.
 Support de boîte et de moteur d'un nouveau modèle, destiné à diminuer la sonorisation dans l'habitacle.

Freins à disques de grandes dimensions. Surface totale de freinage cm² 2560.



Les chiffres de production

Duetto :	
1966	3 265 exemplaires
	98 conduites à droite
1967	2 677 exemplaires
	281 conduites à droite
1968	3 exemplaires
Total	6 324 exemplaires
1 750 Spider Veloce	
1967	854 exemplaires
1968	1 018 exemplaires
	209 conduites à droite
	259 versions US
1969	914 exemplaires
	285 conduites à droite
	1 146 versions US
Total	4 685 exemplaires
Spider 1 300 Junior	
1968	1 743 exemplaires
	97 conduites à droite
1969	759 exemplaires
	81 conduites à droites
Total	2 680 exemplaires

Ces chiffres ne concernant que la version "coda longa"

Nous remercions Philippe Jacquot, Président du Alfa Classic Club de France, de la mise à disposition de cet article.

Photos :
 Philippe Jacquot / Henri Rengel



Les bulles sans fortune: Alfa Romeo AZ 6 Zagato, Salon de Genève 1983

Elle fût présentée au Salon de Genève en 1983 sur le modeste stand de Zagato. Tout le monde l'a confondu au premier moment avec une Porsche. Il n'y a eu que deux exemplaires produits.

Zagato, au début des années 80, était réduit à une marque quasiment virtuelle. La société continuait d'exister, mais avait dû renoncer à sa propre identité pour sa survie : depuis des années elle ne construisait plus des sportives et des grantourismo, mais uniquement des petites voiturettes électriques et des voitures blindées. Mais les « Zagatisti » continuaient à croire à un retour au passé. En 1983 leur attente devenait réalité. Au Salon de Genève, une « vrai » Zagato faisait sa résurrection. À la grande surprise, Zagato présentait un coupé Alfa Romeo, basé sur la mécanique de l'Alfetta GTV 6 2.5, sous le sigle de « AZ 6 ». La ligne était l'œuvre de Giuseppe Mittino qui chez Zagato succédait à Ercole Spada, engagé comme chef styliste par BMW.

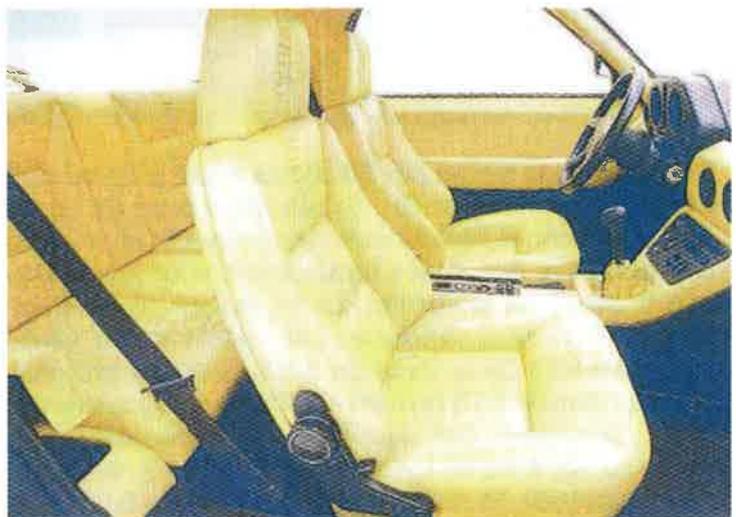


La présentation en toute modestie sur le stand Zagato, n'était pas comparable aux imposants stands de Pininfarina et de Bertone, avec leurs différents effets d'attirer le public. Pour Zagato les choses se développaient plutôt mal : les journalistes et le public ont pris la voiture pour une Porsche. Même les deux bulles n'y changeaient rien, les visiteurs regrettaient l'absence totale du style Zagato. Quelques visiteurs étaient très enthousiastes de l'AZ 6 et cherchaient à l'acheter. Mais sans succès car l'AZ6 « rosso amaranto » exposée, représentait une étude de style invendable qu'Alfa Romeo avait commandé en 1981 auprès Zagato, vous la verrez au Musée Alfa Romeo à Arese.

Elio et Gianni Zagato portaient l'AZ 6 à Genève dans l'espoir de trouver des amateurs qui financeraient sa production en petite série. Et comme nous le savons aujourd'hui : en vain. Mais un visiteur pensait à la revitalisation de Zagato, aussi dans son propre intérêt : Mister Victor Gauntlett, Président de l'Aston Martin. Il avait les mêmes problèmes que Zagato, il possédait la marque Aston Martin avec son grand passé, mais sans grande vie dans les années 80. Son idée était de faire revivre le succès de la collaboration Zagato/Aston Martin de 1960, avec ses splendides DB4 GTZ, construites en 19 exemplaires. Dans leur situation, Elio et Gianni étaient vite convaincus de Victor et ont accepté de grande joie ce deal qui signifiait un retour immédiat au passé.



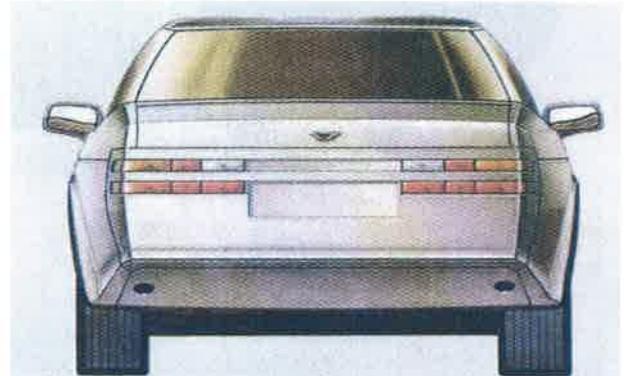
Inévitablement l'AZ 6 était mise de côté et toute attention se portait sur le nouveau projet, l'Aston Martin « Vantage Zagato ». L'enthousiaste acceptation des futurs clients du projet « Vantage », créait un fort climat d'euphorie qui faisait renaître l'espoir d'une petite production de l'AZ 6. Et ce Peter Livanos, fils du fameux armateur grec et Vice-président d'Aston Martin qui commissionnait un deuxième exemplaire de l'AZ 6. La voiture était réalisée dans un élégant vert métallisé foncé, intérieur very british, sièges en cuir Aston Martin et immatriculée en Angleterre.





La carrosserie était réalisée dans la tradition Zagato en aluminium. Les voies étaient élargies pour augmenter le volume intérieur et les suspensions possédaient une géométrie axée plutôt sur le confort. La mécanique restait inchangée celle de l'Alfetta GTV 6 : 6 cylindres en V, cylindrée 2492 cm³, injection électronique Bosch L-Jetronic, 158 CV à 5600 t/min, BV 5 vitesses. Un détail très original : Capot avec double ouverture, pas de spoiler de freinage, mais dans l'idée de pouvoir accéder aisément aux phares. Vérifiez SVP votre voiture moderne dans cette discipline....

Quand Aston Martin présentait le projet de la « Vantage Zagato » au Salon de Genève 1986, les 50 exemplaires prévus étaient déjà vendus. Les clients les avaient achetés en toute confiance au prix de 300 millions de liras italiennes, se fiant uniquement à des dessins du projet et à la réputation des deux marques. À propos de confiance: une Alfetta GTV 2.0 L neuve coûtait à ce moment en Italie 11 millions de liras, donc 1 Vantage Zagato = 28 Alfetta GTV 2.0 L, pas mal.



Victor Gaunlett invitait ses 50 clients avant le Salon de Genève à une visite de l'usine Zagato. Départ en grande pompe : Vol en avion privé de Londres à Milano-Malpensa, transfert à l'usine de Terrazano di Rho en pullman de luxe, le champagne coulait en abondance.

Elio et Gianni Zagato les accueillèrent pour leur montrer la Vantage Zagato. Mais c'était plutôt que la moitié de la voiture, car ils avaient uniquement construit 1 exemplaire qui se présentait non verni et sans l'intérieur. Les clients ne se lassèrent pas d'inquiéter de ce fait, ils étaient impressionnés de la visite du glorieux atelier artisanal, où les fameux « battilastra » formaient encore l'aluminium à la main et à l'aide des gabarits en bois. Même pas la grande bosse dans le capot, divergente des dessins mais nécessaire à cause de la hauteur des grands carburateurs 4 corps du V8, avec sa cylindrée de 5341 cm³, ses 432 CV DIN, 300 km/h, 0 – 100 km en 5 sec, ne les choquaient. Ils repartaient après un riche buffet pleinement satisfait en direction de Londres.



Pour la petite histoire : Lors d'un voyage en Italie avec notre Zagato 1600 J verte, nous sommes rendus en 1985 à l'usine Zagato à Terrazzano/Rho, à l'entrée de Milan. Nous avons décidé de la revendre et il me fallait les joints de la carrosserie. Signor Vazzolè inspectait notre Zagato et établissait en même temps notre commande. Sa production étant arrêtée en 1973, la disponibilité des pièces était déjà plus assurée, mais M. Vazzolè nous a très bien arrangé. Une fois la commande et le règlement de la facture terminé, Gianni Zagato nous a conduit en vitesse par son usine et nous a montré l'AZ 6 vert métallisée foncée qui était prête pour la livraison à Peter Livanos. Mes enfants trouvaient les poignées des portes, tournantes et en dessin du Quadrifoglio, très originales, mais la voiture était déjà vendue et la réalisation d'un troisième exemplaire hors de ma portée financière, vu que mon père n'était pas armateur.....

Henri Rengel (Sources : Routeclassiche juin 2006 et février 2007)



Impressions du Salon de Genève 2006



Le stand Alfa Romeo





Les autres stands Alfistes : Italdesign, Pininfarina, Sbarro, 100 ans Revue Automobile



Ressemblances surprenantes

La Brera et ses cousines



Mazda Proto



Opel Astra GTC Panorama



147 et ses cousines



SEAT Leon



BMW série 1



147 GTA et ses cousines



Mazda 3 MPC



Mazda 3



AUDI Shooting Break



23.09.2006 Port d'Hauterive: *Stéphanie et Lauro* (et sa GTV 6...)

Le 23.09.2006 notre ami et membre Lauro Pini a épousé sa Stéphanie à l'église de Peseux/NE.
Une petite délégation du RSAR a réussi une surprise en les attendant au lieu de l'apéro



Nous souhaitons aux jeunes mariés beaucoup de bonheur et bonne route avec leur cadeau de mariage rouge, l'Alfetta GTV 6.

Le long rêve de Lauro est ainsi devenu réalité, merci Stéphanie...

◀ ◀ ◀ ◀ ◀

Henri Rengel



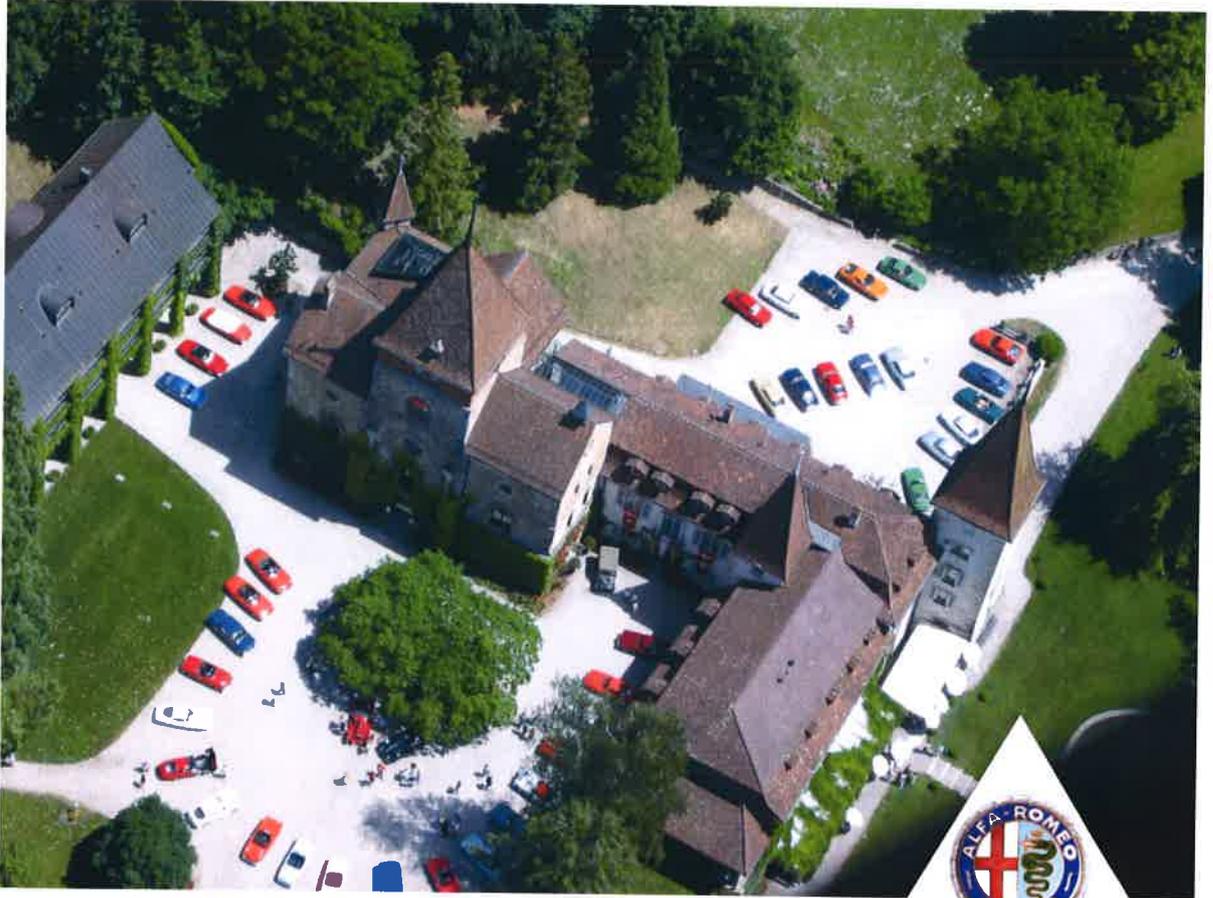
Activités 2007

(sous réserve d'approbation de l'Assemblée générale 2007)

- 03 mars 25^{ème} Assemblée Générale 2007 : Tivoli Châtel-St-Denis
- 29 avril Sortie de PRINTEMPS : Visite du Musée Schlumpf à Mulhouse (F)
- 25 – 28 mai Les 10 ans du Alfa Classic Club de France (ACCF)
Voyage en Italie, visite du Musée Alfa Romeo Arese, déjeuner exceptionnel au milieu des Alfa du musée, visite du Centro Stile Alfa Romeo Arese, découverte de Milano et de ses environs.
- 23 - 24 juin Visite du « GP de l'Âge d'Or » sur le circuit de Dijon-Prenois (F)..
- 07/08 juillet Mas-du-Clos (F) sortie circuit sur invitation du CARF
- 23 septembre Sortie d'AUTOMNE RSAR : « Le tour du Lac Léman »
- 03 novembre Sortie de FIN D'ANNÉE: Programme et lieu selon l'organisateur
- 08 mars 2008 26^{ème} Assemblée Générale 2008

**Comité 2006 :**

Président :	RENGEL Henri	1787 Guévaux	026 673 05 70	h.e.rengel@freesurf.ch
Vice –présidente :	NICOLET Marie-Laurence	1896 Vouvry	079 340 06 80	m.nicolet@netplus.ch
Secrétaire :	CORNU Philippe	1004 Lausanne	021 323 93 94	comu@atau.ch
Membre :	FUHRER Christophe	2072 St. Blaise	079 261 14 74	christophe.fuhrer@net2000.ne
Com. technique :	PIEREN Patrizio	2300 La Chaux-de-Fonds	032 913 46 81	autodelta.sa@bluewin.ch
Relations ext.. :	LUTHI Pierre	3286 Montilier	026 670 36 46	peter@atelierluethi.ch
Membre adjoint. :	MARENDAZ Fabrice	1141 Severy	021 800 30 91	fmarendaz@bluewin.ch
Webmaster	DE MARCELLIS Gaetano	2525 Le Landeron	032 751 21 82	p.demarcellis@net2000.ch



Registre Suisse

