



Registre Suisse

BULLETIN N° 2

FEVRIER 1983

AIGLE

7-8 MAI 1983



BILLET DU PRESIDENT

Chers Membres du Registre Suisse Alfa-Romeo
Chers Intéressés,

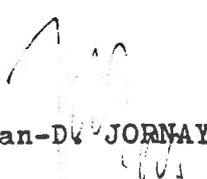
En ce début 1983, je vous adresse mes meilleurs voeux pour la nouvelle année, et souhaite particulièrement la bienvenue au sein de notre Registre aux propriétaires des Alfa-Romeo 1750 première série produites en 1967 et 1968. Les possesseurs de ces véhicules seront désormais inscrits comme membres actifs, conformément à nos statuts.

La 1750 constitue une excellente base pour le collectionneur débutant que ce soit en version berline, cabriolet (spider) longue queue ou coupé. Ces modèles peuvent encore s'acheter à prix raisonnable, et les pièces détachées ne sont pas difficiles à trouver. Je vous rappelle que votre comité et la commission technique sont à votre disposition pour vous conseiller aussi bien pour l'achat d'un véhicule que pour vos problèmes de restauration; je vous recommande d'examiner attentivement tous les détails, numéros de châssis et de moteur, de la voiture que vous désirez acquérir. Les anomalies par rapport à l'état d'origine peuvent être nombreuses.

Le deuxième semestre 1982, l'activité de notre Registre a été fort animée. Nous avons participé à l'exposition de LENZBOURG, et nous nous sommes rendus au musée SCHLUMPF à MULHOUSE. Lors des stamms, qui ont lieu le dernier jeudi de chaque mois à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains à MORAT / MURTEN, nous nous sommes régulièrement retrouvés entre 10 et 15 participants. Je vous encourage vivement à y assister, les discussions sont passionnantes; vos photos, films, diapositives seront les bienvenus.

Pour 1983, le calendrier des manifestations s'annonce très intéressant. Les 7 et 8 mai 1983, le Registre Suisse Alfa-Romeo organise une concentration européenne des clubs de la marque dans la région lémanique. Une circulaire détaillée ainsi que le programme vous fourniront tous les renseignements désirés. Les 18 et 19 juin 1983, nous nous rendrons en compagnie du Club Alfa-Romeo de France au circuit du Mas-du-Clos, dans la région d'Aubusson, où nous pourrons admirer la collection de FERRARI de Monsieur BARDINON. Une sortie dans le Jura est prévue cet automne.

Dans l'attente de vous rencontrer lors de nos prochaines manifestations, je vous adresse mes meilleures salutations.


Jean-Denis JORNAYVAZ

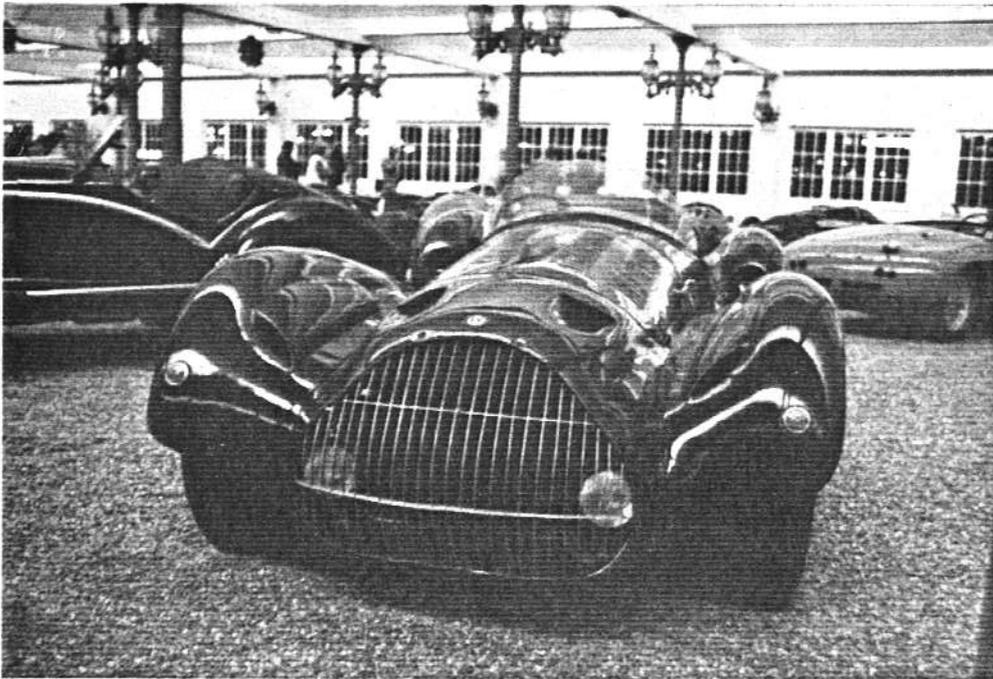
R E G I S T R E S U I S S E A L F A - R O M E O

Adresse : Registre Suisse Alfa-Romeo
Case postale 196
1000 LAUSANNE 12

Téléphone : 021 / 56'23'56 (heures de bureau)

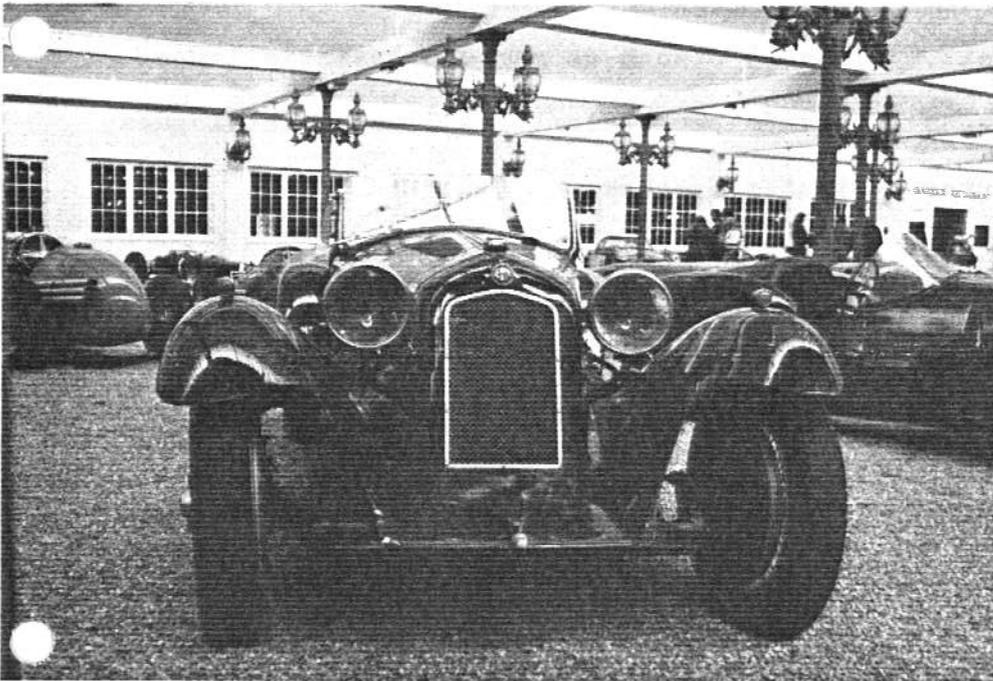
C O M I T E :

Président :	Jean-D. JORNAYVAZ Case postale 23 1812 <u>RIVAZ</u>	Ø 021 / 56'23'56 (bureau)
Vice-président :	Antoine KOHLER Chemin du Devin 76 1012 <u>LAUSANNE</u>	Ø 021 / 32'30'80 (privé)
Secrétaire :	Christiane HUMBERSET Au Prey 1607 <u>GRANGES</u> / Veveyse	Ø 021 / 56'48'69 (privé)
Caissier :	Stojan ZORN Case postale 2746 <u>CREMINES</u>	Ø 032 / 93'96'85 (privé)
Commission technique :	Ulrich HOFER Garage du Casino Rue Haldimand 10 1400 <u>YVERDON</u>	Ø 024 / 21'13'35 (bureau)
Relations extérieures :	Martino MIOLA Rte Cantonale 112 1025 <u>ST-SULPICE</u>	Ø 021 / 35'99'62 (bureau)
Membre adjoint :	Gilbert TIERCY Fleurettes 16 1400 <u>YVERDON</u>	Ø 024 / 24'28'56 (privé)
<u>Délégué canton du Valais</u> :	Hubert de ROTHEN Pré-Fleuri 9 1950 <u>SION</u>	Ø 027 / 23'58'78 (bureau)
<u>Délégué nord de la Suisse</u> :	Axel MARX Unt. Wenkenhofstrasse 20 4125 <u>RIEHEH</u>	Ø 061 / 67'50'27 (privé)

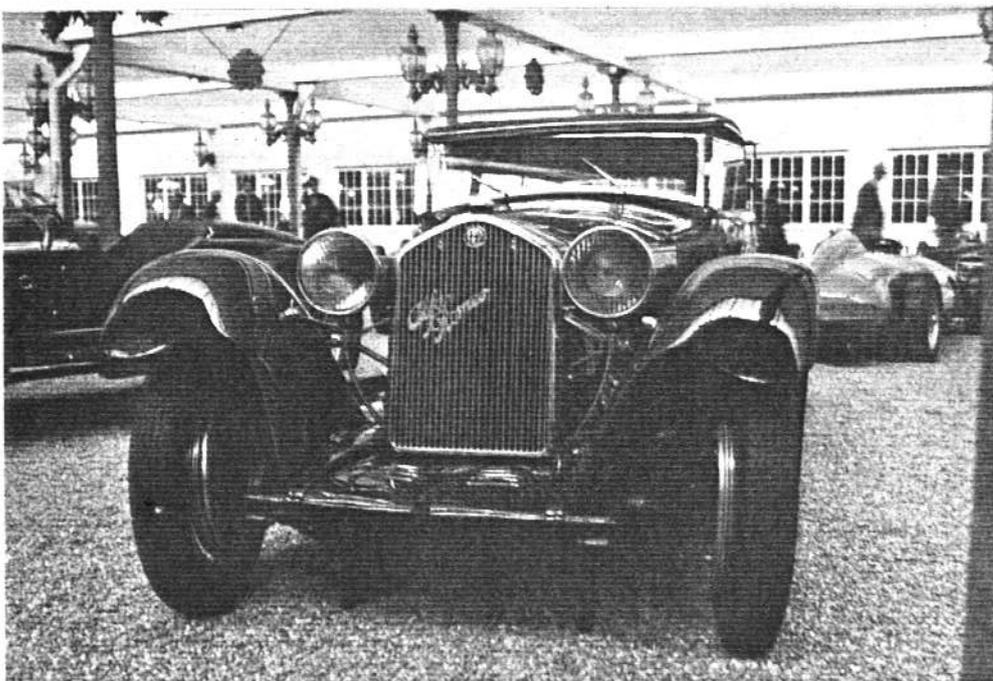


VU A MULHOUSE; LORS DE
NOTRE VISITE DE L'EX-
COLLECTION DES FRERES
SCHLUMPF, LE 16 OCTOBRE
1982.

1939
ALFA - ROMEO 412



1934
ALFA - ROMEO 1750
(GRABER)



1932
ALFA - ROMEO 6 C 1750
(GRABER)

EXPOSITION A LENZBOURG

Le Registre Suisse Alfa-Romeo était présent dans le cadre de l'exposition des voitures des clubs de marques qui s'est tenue les 24, 25 et 26 septembre 1982 à Lenzbourg.

Sur le stand étaient exposés deux modèles fort différents puisque la Giulietta Berline Ti voisinait avec la Tubolare Zagato. De nombreux contacts et adresses ont été échangés durant ces 3 jours.

L'exposition comprenait environ 25 stands de marques essentiellement britanniques et quelques marchands proposaient des livres, catalogues, prospectus et miniatures de toutes époques.

Certains visiteurs n'ont pas hésité à venir à Lenzbourg avec leur ancienne voiture et le parking extérieur était occupé par des Bugatti, Cisitalia, Jaguar et Alfa.

Le comité tient à remercier les membres du Registre qui nous ont aidé pendant ce week-end.

Chacun conservera un excellent souvenir de Lenzbourg 82.

A. KOHLER

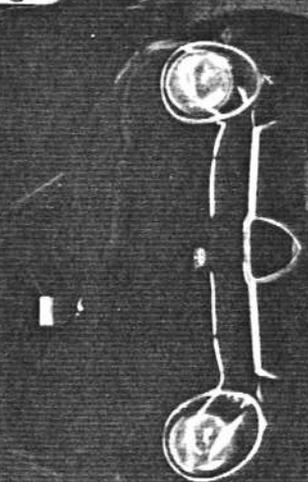
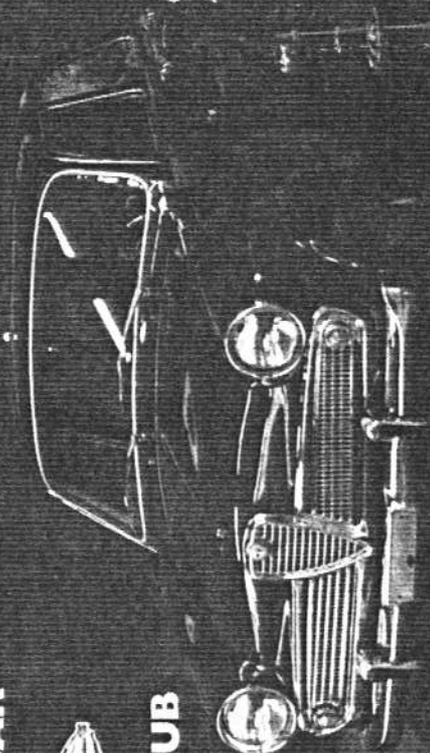
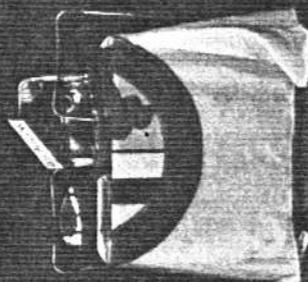


Alfa Romeo

SWISS JAGUAR



F-TYPE CLUB



NOTRE STAND A L'EXPOSITION DE LENZBOURG - Les 24, 25 et 26 SEPTEMBRE 1982

RENCONTRE AVEC LE CLUB ALFA-ROMEO FRANCE LES 18 ET 19 JUIN 1983

Le circuit du Mas du Clos où aura lieu, les 18 et 19 juin 1983, la rencontre avec le club Alfa-Romeo France, se trouve à environ 90 kilomètres à l'ouest de Clermont-Ferrand, dans la direction de Limoges.

La piste est située dans une merveilleuse région campagnarde. Elle a une longueur de 3,1 kilomètres. C'est un circuit idéal pour les courses et les rencontres de vieilles voitures.

En effet, l'environnement n'a rien à voir avec celui des circuits modernes, bordés par des panneaux publicitaires et autres filets de protection. Au Mas du Clos, le circuit est entouré par des prairies, traverse même un petit bois et sa partie la plus sinueuse passe le long d'un château propriété de Monsieur Pierre BARDINON. Ce dernier est mondialement connu pour sa fabuleuse collection de Ferrari. En effet, dans une des dépendances du château se trouve cette exposition, regroupant sur trois niveaux plus de quarante Ferrari de compétition.

On peut y voir des monoplaces de F1 et F2, des sport-prototypes de la "grande époque" ainsi que des berlinettes de compétition. Parmi les plus récentes, citons : les 312B, 312 T, P3-P4, 250 GTO, 250 SWB, etc...

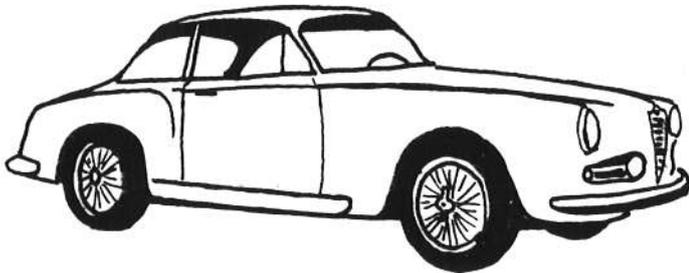
La visite de cette exposition est vraiment inoubliable, tant par la qualité de la présentation des voitures que par la quantité des modèles exposés. Tous ces véhicules sont aptes à rouler. Il est bon de rappeler que cette exposition est privée et n'est normalement pas ouverte au public, sauf lors de manifestations spéciales.

Nous ne pouvons donc que vous encourager à participer à cette rencontre.

Daniel DESCOEUDRES

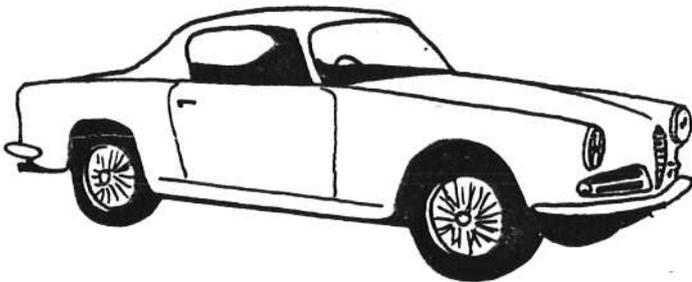


ILS RESTAURENT :



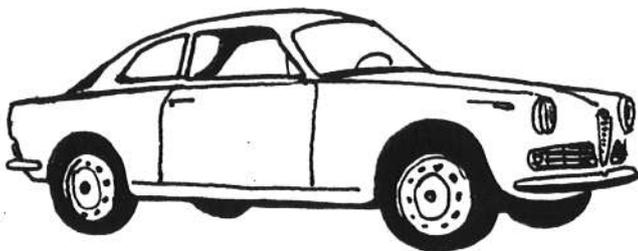
1900 SUPERSPRINT
carrosserie TOURING

LA CHAUX-DE-FOND



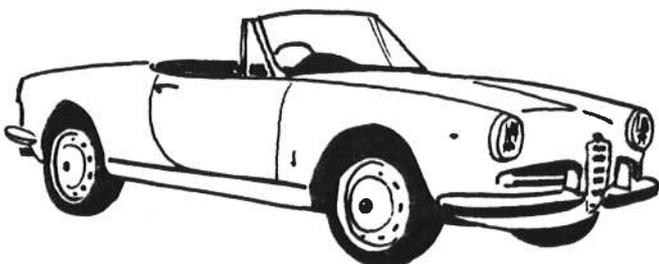
1900 C SUPERSPRINT
carrosserie TOURING

une à LAUSANNE
une au MONT SUR LAUSANNE



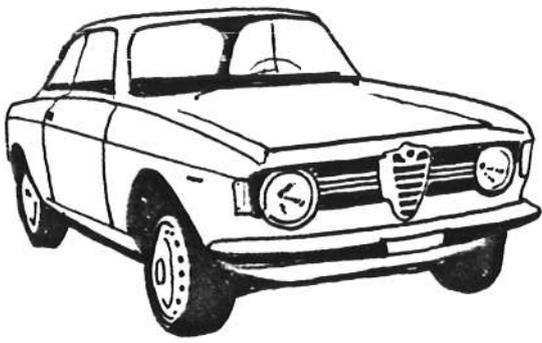
GIULIETTA SPRINT
carrosserie BERTONE

une à VEVEY
une à GENEVE



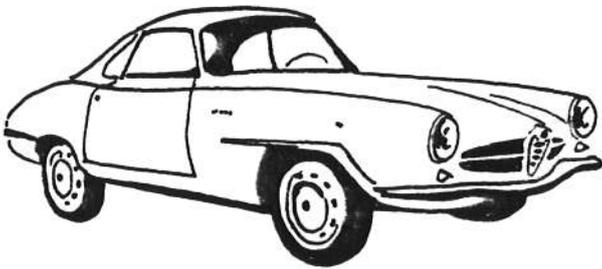
GIULIA 1600 SPIDER
carrosserie PININFARINA

LAUSANNE



GIULIA SPRINT GT VELOCE
carrosserie BERTONE

YVERDON



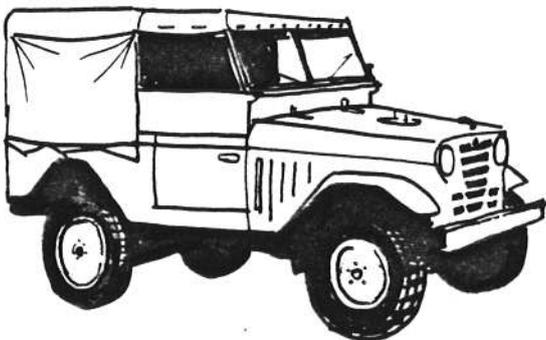
GIULIETTA SPRINT SPECIALE
carrosserie BERTONE

BALE



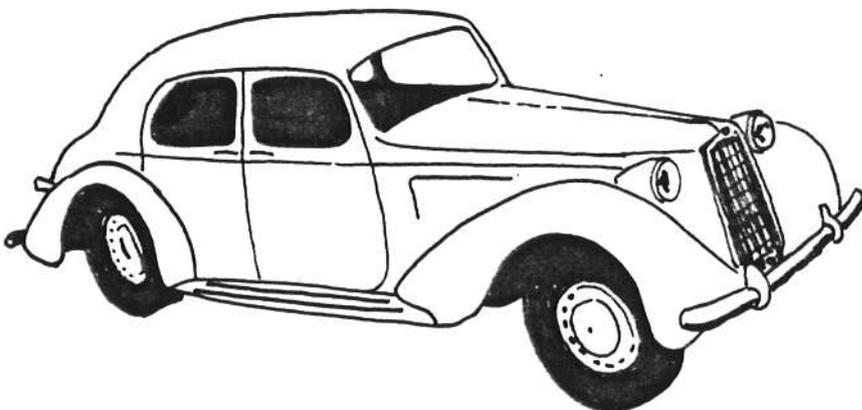
2000 SPIDER
carrosserie TOURING

URTENEN



1900 M (MATTA)

YVERDON



6 C 2500
carrosserie ALFA - ROMEO

CREMINES



ESSAI DE L'ALFA-ROMEO 1750 GT VELOCE

Cet essai a paru dans le journal "CHAMPION" no 29 du 15 mai au 15 juin 1968, et il est signé Jean-Pierre BELTOISE.

Les Alfa-Romeo ont une longue histoire et jouissent d'une excellente renommée. Ce n'est certainement pas par hasard car, de tous temps, la grande marque milanaise s'est intéressée de très près et sous toutes les formes à la compétition automobile. Or il n'existe pas de meilleur moyen pour mettre à l'étude, éprouver plus vite et mieux des solutions nouvelles, ne serait-ce que grâce à la concurrence impitoyable qui est la nature des courses.

Après avoir construit de fantastiques racers, telles les célèbres P 2, P 3, Alfettes, Alfa-Romeo s'est spécialisé dans les rallyes et courses pour voitures de série après la guerre. C'est par cette voie qu'a été mise au point la 1750 GTV de notre essai, version civilisée de la fameuse GTA.

Mais Alfa-Romeo va toujours de l'avant et a construit un nouveau V 8 destiné à représenter la marque dans les plus grandes courses.

Ce groupe s'avère comme réussi, ainsi qu'en témoignent les belles prestations de Frank Gardner avec un châssis Brabham F 2 équipé d'une version 2,5 l de ce moteur lors du championnat de Tasmanie, dernière série de victoires de Jim Clark, sorte de "championnat de l'autre côté du monde".

DESCRIPTION TECHNIQUE

L'Alfa GTV 1750 se présente comme une voiture très classique, un peu trop classique même. La très belle carrosserie coupé 2 + 2 due au crayon de Bertone n'est déjà plus à la mode, au même titre d'ailleurs que celle de la Ferrari GTB, du fait de la hauteur de son capot et des faibles surfaces vitrées latérales. Pourtant, l'équilibre des lignes est parfait. La présentation générale est soignée et, bien que les sièges en skaï ne fassent pas illusion, la qualité de l'ensemble se place au-dessus de la moyenne, surtout si l'on tient compte du prix de vente de la voiture (20 900 F). La finition de la carrosserie est remarquable. La structure est naturellement autoporteuse, et si la suspension avant par roues indépendantes apparaît moderne, par contre le pont arrière rigide, même remarquablement guidé, suspendu et amorti comme c'est ici le cas, commence à dater ... Ainsi que l'excellente direction à vis, qui n'a d'égale que celle des Ferrari. Les freins sont à disques assistés, sur les quatre roues dont le diamètre a été réduit et la largeur de jantes augmentée par rapport à la précédente série des 1600.

Disposés à l'avant, le moteur et la boîte à vitesses sont certainement les meilleurs éléments de la voiture grâce à leurs prestigieuses particularités, quatre cylindres double arbre à cames en tête pour l'un, cinq vitesses toutes synchronisées pour l'autre. Avec sa cylindrée de 1779 cc, ce groupe qui frôle les 200 CV DIN en version compétition a été limité ici à 132 CV SAE à 5 500 t/m, le couple maximum de 19 mkg se situant à 3 000 t/m. Entièrement construit en alliage léger à l'exception des chemises amovibles, il est refroidi par eau. Le graissage est classique, un radiateur d'huile étant cependant incorporé dans le circuit.

L'ESSAI : AU VOLANT

J'ai parcouru près de deux mille kilomètres dans l'Alfa 1750 GTV; le premier enseignement qui ressort de ce long essai est le remarquable équilibre de cette voiture, qui s'avère cependant plus grande routière rapide et confortable que brillante en ville. Ce qui est du reste conforme à sa vocation. A l'arrêt, elle impressionne par l'harmonie de ses lignes et la sensation de fini et de qualité qui se dégage de sa carrosserie. L'accès aux places avant et même arrière est aisé grâce aux grandes portes qui s'ouvrent sans effort et se referment avec un bruit de mécanique mat bien au point et soigneusement réalisée. L'intérieur, non sur le plan aménagement, mais à cause de la qualité des matériaux et leur emploi, est déjà moins séduisant. Le simili ne fait aucunement illusion. Le bois de la planche de bord, qui laisse un goût de contre-plaqué bon marché nullement digne d'Alfa-Romeo, non plus ...

L'instrumentation est presque complète, mais si la disposition du compte-tours et du compteur plus pression d'huile est excellente, par contre je n'ai pas aimé du tout le cadran de température d'eau, hors de portée de la vue sur la console centrale. Sur autoroute, à vitesse élevée, il est important de contrôler souvent le thermomètre, et dangereux de quitter si longtemps la route des yeux !

Les commandes ne sont pas toujours très bien placées. L'appel de phares pour l'autoroute est trop dur à manoeuvrer et de toutes façons trop loin du volant pour une main de taille normale. Les pédales sont disposées de telle façon qu'il est très difficile de freiner et d'accélérer en même temps pour rétrograder. De surcroît, comme le volant est placé assez bas et sur un plan presque vertical, le genou (droit) touche le volant lorsque l'on freine. Enfin, lacune qui n'a étonné, il n'y a pas le moindre vide-poches à portée du conducteur.

SUR LA ROUTE

En ville, l'Alfa GTV est une vraie 2 + 2 qui permet de faire quelques dizaines de kilomètres à quatre sans trop souffrir. Mais elle permet aussi d'emmener un passager arrière pour un grand voyage dans des conditions acceptables. Sauf s'il s'agit d'un grand dégingandé comme Pescarolo, ainsi que ce fut notre cas. Il n'a pas tellement apprécié, à ce qu'il m'a dit !

Si un effort certain a été fait pour le siège du passager, l'appuie-tête réglable monté en série étant une très bonne chose, pourtant le confort de ces sièges genre baquets est très quelconque car ils ne soutiennent ni les reins ni les cuisses, encore moins le corps en tenue latérale dans les virages. Malgré tout, la voiture est assez confortable sur de grands parcours à condition que la route ne soit pas infestée de cassis et de nids de poule, obstacles que la suspension arrière à pont rigide, si bien réalisée et perfectionnée soit-elle, accepte mal. Le confort, en fait, résulte plutôt du fonctionnement feutré du moteur et de l'insonorisation remarquable, même aux plus hautes allures. A plus de 200 compteur, vous pouvez soutenir une conversation avec votre voisin sans élever outre mesure la voix, et ceci sur des centaines de kilomètres comme c'est le cas en Allemagne. Toujours à grande vitesse, et toujours quand le sol est égal, la tenue de route n'est pas trop affectée par la pluie et les essuie-glace ne décollent jamais du pare-brise. Par contre, sur mauvaise route, la voiture est assez difficile à tenir à cause des rebonds incessants du train arrière dès que l'on ne limite pas de soi-même sa vitesse. La tendance au survirage ne devient plus alors très contrôlable car la direction à vis, très douce sans doute, n'est guère directe et n'offre pas un temps de réponse immédiat bien qu'elle soit l'une des meilleures de ce type que j'aie jamais rencontré. Puisque j'en suis à la direction, je trouve d'ailleurs le rayon de braquage trop important en ville.

La voiture est pourtant agréable à utiliser quotidiennement pour des déplacements urbains. Le démarrage est toujours instantané, l'accès au volant est aisé, le déverrouillage du coffre dans le montant de porte côté conducteur est une excellente idée.

Le freinage assisté est toujours égal et ne réclame qu'un minimum d'efforts. Il est même trop efficace en cas de ralentissement urgent car il devient alors délicat de doser l'effort, et le blocage des roues avant survient quasi-inévitablement pour la plupart des conducteurs.

MOTEUR, BOITE DE VITESSES

Voilà le nec plus ultra de l'Alfa-Romeo. Commençons par la boîte. A priori, je dois dire que je suis davantage partisan de quatre rapports plutôt que cinq pour l'usager moyen, à cause de la simplification de manoeuvre que cela représente. Mais quand on manie une boîte de cinq d'Alfa-Romeo, on doit admettre que le dernier des maladroits peut l'utiliser sans jamais commettre d'erreur de sélection. Mille fois bravo pour cette boîte et sa commande! Tout y est réussi : étagement, douceur de passage, précision de sélection, synchronisation et verrouillage.

Quant au moteur, on lui cherche en vain des défauts. On ne trouve rien. C connaît sa robustesse et sa longévité. Il est très souple et silencieux, et vous fait bénéficier d'un couple formidable dès 3 000 t/m. D'autre part, à 7 000 t/m, les soupapes n'affolent toujours pas ... Je n'ai pas osé pousser plus haut les tours !

Sur autoroute comme en ville, la température d'eau et la pression d'huile ne varient jamais de 95° et 5 kg. On reprend à 1 200 t/m en cinquième vitesse, sans le moindre à-coup. C'est presque un Wankel qui aurait des chevaux à bas régime.

PERFORMANCES

17"2 aux 400 mètres départ arrêté, et 32" au kilomètre (seul à bord) sont des chiffres plus qu'honnêtes qui placent l'Alfa GTV à un bon niveau parmi les grandes routières européennes. Mais sa principale qualité est de pouvoir soutenir indéfiniment et imperturbablement de très hautes vitesses sur au - route.

A 5 300 t/m et 195 compteur, la vitesse sur l'anneau de Montlhéry ressort à 180 km/h chrono (50"18). Mais, bien lancé sur autoroute, on accroche normalement 5 500 t/m, 203-205 compteur, soit près de 190 chrono. Il m'est même arrivé plusieurs fois de frôler les 6 000 t/m (près de 220 compteur) en descente et toujours dans le plus grand confort, sans bruit élevé ni vibrations.

Les maxima lus au compteur sur les intermédiaires sont les suivants :
1re : 50 - 2e : 90 - 3e : 130 - 4e : 175 à 6 000 t/m.

CONCLUSION

L'Alfa 1750 GTV est une belle voiture de noble qualité. Ce que l'on peut lui reprocher, c'est qu'un certain nombre de détails ne soient parfois pas aussi fouillés dans leur réalisation que je l'aurais souhaité, surtout si l'on tient compte de la grande réputation de la marque. Mais l'équilibre général est de premier ordre, les performances sur autoroute sont remarquables eu égard au confort.

Et bien que certaines de ses caractéristiques soient parfois un peu dépassées, ce coupé ne pourra que séduire l'utilisateur qui finalement n'aura pas payé trop cher une voiture sortant de l'ordinaire et portant un nom célèbre entre tous.

FICHE TECHNIQUE

Châssis : caisse autoporteuse, susp. AV à roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, barres anti-roulis, AR à essieu rigide, jambe de poussée, levier triangulé central, ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis. Freins à disques assistés.

Direction : ZF à vis et galets.

Pneus : 165 x 14 radiaux.

Dimensions : empattement 2,35 m, voie avant 1,32 m, voie AR 1,27 m.

Longueur 4,08 m. **Largeur** 1,58 m. **Hauteur** 1,315 m.

Poids : (usine) 1040 kg.

Transmission : Boîte de vitesses à cinq rapports, tous synchronisés, commandés par levier central. Embrayage monodisque sec à commande hydraulique, rapport du pont 4,10 : 1.

Moteur : quatre cylindres en ligne, construit en alliage léger, refroidi par eau. Cylindrée : 1 779 cc, alésage-course : 80 x 88,5 mm. Taux de compression : 9 : 1. Deux arbres à cames en tête. Deux carburateurs horizontaux double corps Weber 40 DCOE 32. Vilebrequin sur cinq paliers.

132 CV SAE à 5 500 t/m, 19 mkg SAE à 3 000 t/m.

Performances : 0-400 m en 17"2; 0- 1 000 m en 32". Vitesse de pointe :

185,4 km/h. **Prix :** 20 900 F TVA comprise. **Adresse Importateur :** SOFAR, 6, avenue de Messine, Paris-8e.

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR

Démarrage excellent
 Bruit modéré et agréable
 Vibrations aucune
 Nervosité assez bien
 Souplesse excellente

SUSPENSION

Résistance au roulis bien
 Souplesse moyenne
 Amortissement bien
 Adhérence train propulseur moyen

TRANSMISSION

Embrayage excellent
 Synchronisation excellent
 Passage de vitesses .. excellent
 Etagement boîtes de vitesses très bien

TENUE DE ROUTE

Sécurité bien
 Equilibrage survireur
 Vitesse en virage bien

DIRECTION

Précision assez bonne
Braquage..... moyen
Démultiplication assez bien
Légèreté très bien
Réaction sur mauvaise
piste très bien

FREINS

Pression sur pédale . très bien
Fermeté pédale très bien
Efficacité à froid .. très bien
Résistance au fading. très bien
Progressivité quelconque
Stabilité bonne
Répartition AV-AR ... bonne

POSTE DE PILOTAGE

Visibilitébien
Instrumentationcomplète
Volant bien
Disposition pédales mauvais
Position de conduite ... assez bien
Confort siège moyen

AGREMENT DE CONDUITE

Maniabilité très bien
Confort général bien
Maintien pilote mauvais

ACCESSIBILITE GENERALE

Capot bien
Habitacle très bien

CONTROLE QUALITE

Intérieur bien
Extérieur excellent



P E T I T E S A N N O N C E S

1.- VENTES

- 1.1 2600 Sprint 1965-1966, bon état,
160'000 km. environ, toit ouvrant,
glaces électriques, intérieur cuir;
dernière expertise 19 avril 1982.
Y compris pièces détachées diverses.
Prix à discuter : fr. 8'000.--

S'adresser à : Roger TREYVAUX
1, av. de Rosemont
1208 GENEVE

Ø 022 / 35'69'09

- 1.2 Jeep Matta, 1900 cc, année de
construction 1951-1952.
Pour tout renseignement, s'adresser à :

Ulrich HOFER
Rue Haldimand 10
1400 YVERDON

Ø 024 / 21'13'35

- 1.3 Pièces diverses (choix important),
carrosserie et mécanique, pour les
séries suivantes :

1900, Giulietta, Giulia, 2000 et
2600.

S'adresser à : Garage PESA SA. (M. C. Saurer)
Closelet 4-6

1006 LAUSANNE

Ø 021 / 26'96'76

- 1.4 GIULIETTA SPRINT VELOCE, 1962,
environ 100'000 km, bleu roi,
intérieur cuir rouge, prix à
discuter : fr. 12'000.--

S'adresser à : Raymond PERROUD
Ch. du Mont Blanc

1261 GENOLIER

Ø 022 / 66'17'34

2.- DIVERS

- Photocopie du manuel "CONDUITE ET ENTRETIEN"
pour :

GIULIETTA (tous modèles)

2600 (tous modèles)

1750 BERLINA

au prix de fr. 20.-- pièce.

- Photocopie "ETUDE TECHNIQUE ET PRATIQUE"
pour les GIULIETTA (tous modèles)
également au prix de fr. 20.-- pièce.

S'adresser : REGISTRE SUISSE ALFA-ROMEO
Case postale 196

1000 LAUSANNE 12 CHAILLY Ø 021 / 56'23'56

3.- RECHERCHES

Toutes documentations sur carrosseries spéciales
des séries 1900 et 2000.

S'adresser à : René KOLLER
71 imp. rue du Bois de la Brosse

03100 MONTLUCON / France

Ø (70) 29'19'09

REGISTRE SUISSE ALFA-ROMEO

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS 1983 :

- jeudi 24 février 1983 : Stamm dès 19h00 (repas facultatif et discussions diverses) à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains, 3280 MORAT/MURTEN.
- jeudi 24 mars 1983 : Stamm dès 19h00 (repas facultatif et discussions diverses) à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains, 3280 MORAT/MURTEN.
- jeudi 28 avril 1983 : Stamm dès 19h00 (repas facultatif et discussions diverses) à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains, 3280 MORAT/MURTEN.
- samedi 7 et dimanche 8 mai 1983: Concentration européenne des clubs de la marque Alfa-Romeo, dans la région lémanique, avec participation au Grand Prix Lausanne Rétro. Voir circulaire et programme à cet effet.
- jeudi 26 mai 1983 : Stamm dès 19h00 (repas facultatif et discussions diverses) à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains, 3280 MORAT/MURTEN.
- samedi 18 et dimanche 19 juin 1983 : Sortie avec le Club Alfa-Romeo de France au circuit du Mas-du-Clos, selon information dans le bulletin. Une circulaire vous sera adressée à cet effet.
- jeudi 30 juin 1983 : Stamm dès 19h00 (repas facultatif et discussions diverses) à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains, 3280 MORAT/MURTEN.
- juillet et août 1983 : Aucune activité particulière prévue pour cette période. Les stamms sont également annulés.
- dimanche 4 septembre 1983 : Sortie dans le Jura. Une circulaire vous sera adressée à cet effet.
- jeudi 29 septembre 1983 : Stamm dès 19h00 (repas facultatif et discussions diverses) à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains, 3280 MORAT/MURTEN.
- jeudi 27 octobre 1983 : Stamm dès 19h00 (repas facultatif et discussions diverses) à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains, 3280 MORAT/MURTEN.
- deuxième moitié d'octobre 1983 : Sortie de 2 ou 3 jours à MILAN, avec visite au musée Alfa-Romeo à ARESE. Une circulaire vous sera adressée à cet effet.
- jeudi 24 novembre 1983 : Stamm dès 19h00 (repas et discussions diverses) à BAD-MUNTELIER, Bonne Auberge des Bains, 3280 MORAT/MURTEN. Ce dernier stamm de l'année pourra faire l'objet d'une modification, le comité vous avisera en temps utile.



Registre Suisse

LE REGISTRE SUISSE ALFA-ROMEO REGROUPE
TOUTES LES VOITURES DE LA MARQUE AGEES
DE PLUS DE 15 ANS OU PRODUITES A MOINS
DE 4000 EXEMPLAIRES.

IL A POUR BUT LE MAINTIEN DES AUTOMOBILES
CLASSIQUES ALFA-ROMEO DANS LEUR ETAT
D'ORIGINE.

CASE POSTALE 196 1000 LAUSANNE 12 CHAILLY
TEL.

021 56.23.56.

021 32.30.80.