



Registre Suisse

BULLETIN N° 11 DECEMBRE 1988



REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO

Adresse : REGISTRE SUISSE ALFA-ROMEO
Case postale 196
1000 LAUSANNE 12 CHAILLY

COMPOSITION DU COMITE DES LE 27 FEVRIER 1988

Président : Antoine KOHLER
Chemin du Devin 76
1012 LAUSANNE Tél.(021) 32.30.80

Vice-Président : Claude CASAGRANDE
Route de Villars 5
1700 FRIBOURG Tél.(037) 24.29.40

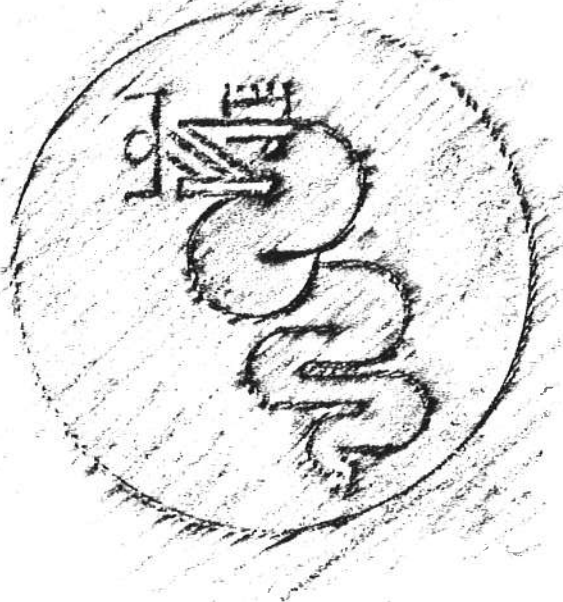
Secrétaire : Daniel DESCOEUDRES
Route de St Amour
1073 SAVIGNY Tél.(021) 781.25.72

Caissière : Arlette AUBRY
Les Sagnes 27
2022 BEVAIX Tél.(038) 46.21.74

Commission technique : Heinz GROSSGLAUSER
Avenue du Léman 68
1005 LAUSANNE Tél.(021) 28.38.16

Relations extérieures : Jacques PERISSET
Les Chaussées
1678 SIVIRIEZ Tél.(037) 56.14.93

Membre adjoint : Jean-Pierre PRISSE
Au Village
1784 WALLENRIED / FR Tél.(037) 34.24.41



BILLET DU PRESIDENT

Chers Membres du Registre Suisse Alfa-Roméo,

● Au mois de novembre 1986, une agitation fébrile règne dans les milieux automobiles : Alfa Roméo est à vendre ! Comment la célèbre milanaise allait-elle sortir de ce virage historique ? Tous les doutes et tous les espoirs étaient alors permis. Finalement Alfa Roméo reste italien et s'intègre dans le groupe Fiat.

Aujourd'hui, nous sommes rassurés sur plusieurs points fondamentaux. Cette firme qui a écrit quelques-unes des plus belles pages de l'histoire automobile reste vivante. La nouvelle société dont elle fait partie nous présente déjà quelques ingrédients aptes à réchauffer la passion des fidèles.

● Le 26 juin 1982 est la date de la fondation du Registre Suisse Alfa-Roméo. Après six années d'activité le bilan est réjouissant :

- 80 membres
- des voitures sauvées d'un avenir incertain
- de nombreux échanges de pièces et de documentation
- des journées inoubliables dans une ambiance chaleureuse.

Au moment de reprendre la Présidence, j'aimerais insister, afin qu'aucune confusion demeure, sur les buts du "Registre":

- assistance et conseils pour le maintien des voitures Alfa-Roméo dans leur état d'origine
- promotion et maintenance de contacts avec d'autres Clubs Automobiles en Suisse et à l'étranger
- représentation à des manifestations historiques ou culturelles.

Telles sont les grandes lignes qui définissent les actions du nouveau Comité élu en février 1988.

Je terminerai ce billet par des remerciements, que j'adresse à toutes les personnes qui, par leur action positive ont contribué et contribueront au succès du "Registre".

Le Président
A.Kohler

A LA RECHERCHE DU TEMPS PERDU

8 MAI 1988 E P F L - ECUBLENS

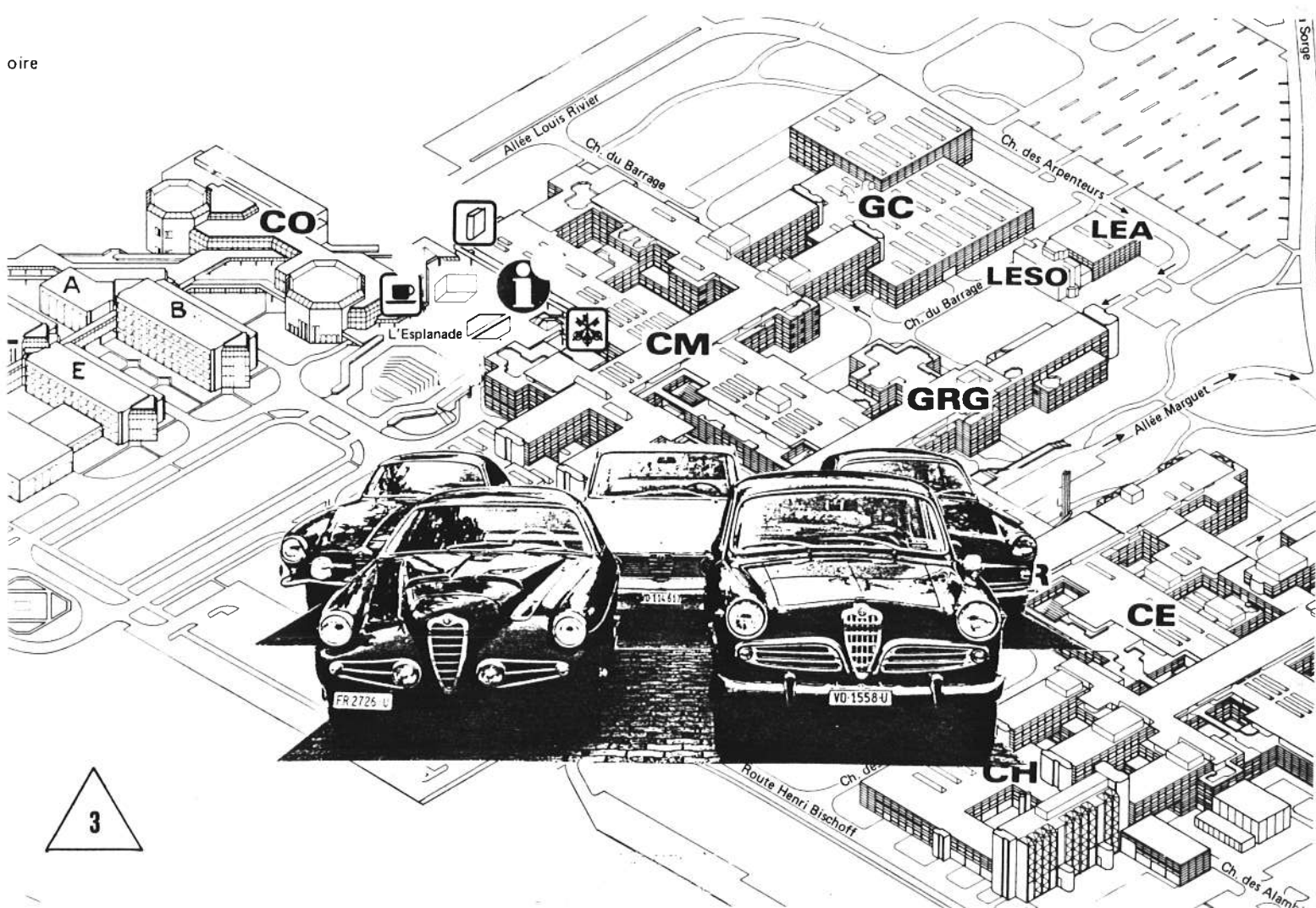
Un comité au sein de l'Association Générale des Etudiants de l'EPFL, l' "ANIMATION AGEPOLY" a invité les collectionneurs et passionnés de voitures anciennes dans le cadre futuriste de l'Université.

Ce n'est pas moins de 224 voitures et motos qui ont été exposées sur le grand parking. Les véhicules ont pu parcourir, durant l'après-midi, un petit circuit fermé. Le "Registre" était dignement représenté lors de cette manifestation : 10 voitures en excellent état !

Chaque participant est reparti avec une médaille souvenir offerte par les organisateurs.

Merci à l'AGEPOLY pour son heureuse initiative !

A.Kohler



3ème RASSEMBLEMENT DE L'ASCMAH À AVENCHES

Comme chaque année, le rassemblement de l'ASCMA (Association Suisse des Clubs de Marques d'Automobiles) s'est tenu le 25 septembre à Avenches.

Les organisateurs avaient reçu environ 120 inscriptions mais c'est finalement plus de 200 véhicules qui furent présentés durant cette journée, ce qui occasiona (et c'est bien normal !) quelques retards et quelques embouteillages.

Cette année, LANCIA était invité d'honneur et l'on a pu admirer les plus beaux "fleurons" de la marque allant des modèles avant-guerre jusqu'aux récentes FULVIA en passant par les AURELIA et les FLAMINIA.

On ne peut malheureusement pas dire que les ALFA auront participé à l'embouteillage vu leur nombre restreint ... ! Par chance, nous avons été épaulés par 6 voitures du club "Alfamania" italien qui sont venus nous rendre visite à cette occasion. Ainsi, nous avons pu faire connaissance avec cette équipe fort sympathique et pensons organiser dans le futur des manifestations communes soit en Suisse soit en Italie.

Pour revenir à l'ASCMAH, il est souhaitable que davantage de membres du Registre participent dans le futur à cette manifestation afin de cautionner les buts louables de cette association.

D.Descoedres



Es schreibt Ihnen:

Cette lettre vous est adressée par:

Le comité

Aux
gouvernements des
cantons suisses

Bâle, le 12 mars 1988

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité d'association faîtière des Clubs suisses de marques, nous défendons à l'heure actuelle les intérêts de plus de 2000 détenteurs d'automobiles historiques qui maintiennent leurs véhicules, témoins importants des développements technico-historiques, dans un état fonctionnel, ceci souvent au prix de sacrifices importants en temps et en argent.

Pour cette raison, la protection de l'environnement et les questions toujours plus urgentes des transports individuels nous concernent directement. Madame la Conseillère fédérale Kopp nous a écrit que les décisions concernant la protection de l'environnement sont l'affaire des cantons. C'est pour cette raison que nous nous permettons de nous adresser à vous dans le dessein et l'espoir de pouvoir fournir, aujourd'hui et dans le futur, notre contribution à la solution des problèmes de notre environnement.

Nous savons que certains cantons ont prévu de faire équiper de catalyseurs également les voitures historiques, ou bien de les frapper de taxes de circulation additionnelles ou d'impôts spéciaux.

Il est très difficile techniquement, voire impossible, d'équiper ces véhicules de catalyseurs et implique en tous cas une atteinte grave à l'authenticité historique des automobiles. Considérant que ces véhicules ne roulent pas plus de mille ou deux mille kilomètres par année dans leur grande majorité, ces mesures nous paraissent disproportionnées. En plus, elles créeraient des frais importants et guère écologiques pour un rendement minime.

Lettre du 12 mars 1988

L'impôt majoré dont il est question a comme seul but de créer une motivation d'acheter une voiture pauvre en émissions, vise donc les véhicules utilisés quotidiennement. Les voitures historiques, par contre, sont généralement des voitures secondaires que ne sont utilisées que pour des occasions spéciales, et auxquelles on ne renoncera de toute façon pas. L'effet escomté d'un tel impôt punitif n'atteindra donc certainement pas son but. Au contraire, il se pourrait que ces véhicules soient sortis plus souvent, afin d'amortir les coûts annuels fixes. L'introduction d'augmentations d'impôts devraient en tous cas tenir compte de ces circonstances et rester éventuellement limitées à des véhicules moins anciens.

Afin de nous permettre d'évaluer dans quelle direction votre canton s'oriente dans ces questions, nous vous saurions gré de nous faire parvenir une brève prise de position concernant l'état actuel.

Nous attendons votre réponse avec grand intérêt et vous prions de croire, Mesdames et Messieurs, à l'assurance de notre haute considération.

DSMHA/ASCMAH

H. A. Bichsel, Président



B A D A T T I S H O L Z (SO) 19 OCTOBRE 1985 : FONDATION DE L ' A S C M A H

3ème RALLYE DU REGISTRE SUISSE ALFA-ROMEO

C'est le 5 juin 1988 qu'eut lieu, dans le Jura neuchâtelois, le 3ème rallye du "Registre".

Il débuta sur la grande place du Restaurant du parc aux Brenets. Quel magnifique défilé d'alfas de tous genres, couleurs et époques.

Enfants, jeunes, moins jeunes furent ravis de découvrir, pour la plupart, cette admirable région.

Le parcours agréable et varié leur permit aussi bien de s'amuser que d'augmenter culture et connaissance sur les beaux sites, édifices et monuments du Jura neuchâtelois.

L'observation et le kilométrage furent de rigueur afin de ne pas se tromper et considérer (par malchance !) des bouches d'aération pour des cheminées.

Les Brenets, la Brévine puis retour vers Le Locle et les Recettes "Chez Max" afin d'apprécier un succulent repas bien neuchâtelois. Voici un bref aperçu de cette belle journée.

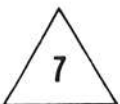
Classement final

Participants:

1. Pierre Schaffo
2. Jean-Daniel Jornayvaz
3. Philippe Ecabect
4. Antoine Kohler
5. Claude Pellanda
6. Yves Charbon
7. André Jornayvaz
8. André Bonjour
9. Claude Novelli
10. Pierre Bardet
11. Peter Rieder
12. Alexandre Morel
13. Veti Johner
14. Philippe Cornu
15. Toni Falroni
16. Gilbert Tiercy

Merci à tous de
votre participation

Les organisateurs:
C. & K. Schaffo
A bientôt





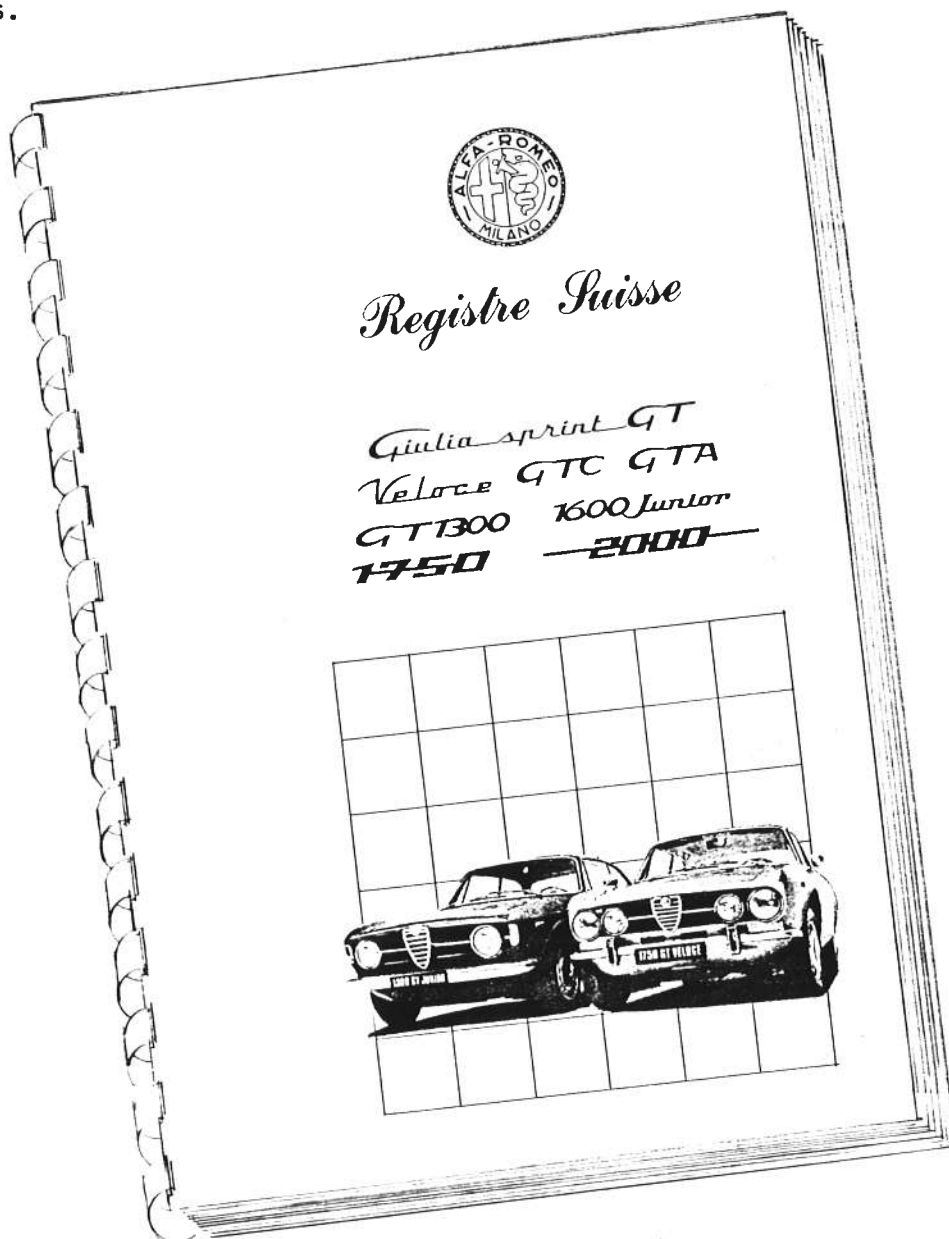
Le recueil technique sur les coupés " GIULIA " et dérivés est maintenant disponible. Ce document a été établi dans un but informatif et didactique, destiné aux amateurs de ce célèbre coupé ALFA ROMEO.

Il contient la description détaillée des modèles suivants :

- . GIULIA SPRINT GT
- . GIULIA SPRINT GT VELOCE
- . GIULIA SPRINT GTC
- . GIULIA SPRINT GTA
- . 1750 GT VELOCE
- . 2000 GT VELOCE

ainsi que 6 essais, avec mesure des performances, établis par la presse spécialisée.

De nombreux documents photographiques illustrent chaque détail des différentes versions.



PELERINAGE A ASCHAFFENBURG

Par un beau samedi d'automne, la vingtaine de participants à l'expédition se retrouve sur le parking de l'autoroute à Pratteln, peu avant Bâle. Après la répartition des passagers, les voitures mettent le cap sur Francfort pour environ 300 km d'autoroute.

L'hôtel Wilder Mann, au bord du Main, nous accueille pour la nuit. Les premiers arrivants tentent d'étancher leur soif avec un "Pils" mais le remplissage des chopes s'effectue selon la tradition. Compter au minimum 7 minutes de patience !

Le repas du soir est pris dans l'imposant château de pierre rouge qui domine la ville. Les grandes salles ont l'aspect typique des Weinstuben de la région. Selon l'opinion générale, le repas était bon. Chacun est retourné à sa chambre exceptés quelques-uns qui n'ont pas supporté le déplacement sur les 500 M. séparant le restaurant de l'hôtel, sans refaire le plein.

Le dimanche, dès 10h00, notre groupe se présente à l'entrée de la collection ROSSO-BIANCO. Que de merveilles, toutes les voitures de sport bi-places sont présentes dont une forte proportion de sport prototypes. Les Alfa-Roméo sont en très bonne place. Citons, ci-dessous, les modèles les plus significatifs :

- RL Turismo 1925,
- 6C 1750 GS Testa fissa 1928
- 8C et dérivés, de la Fléron à la 33TT12.

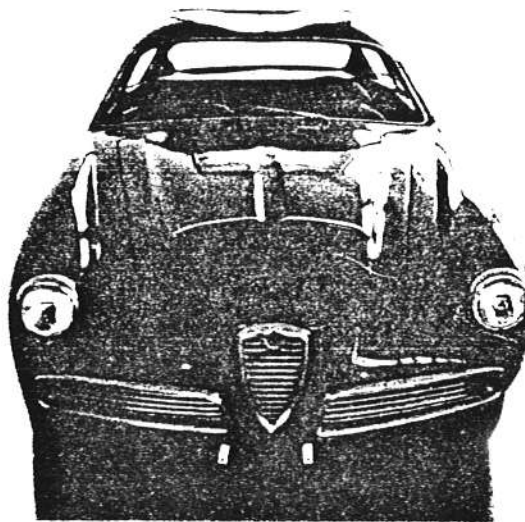
L'itinéraire trouve son accomplissement au 1er étage que l'on pourrait nommer la chapelle haute : ici sont réunies une douzaine d'Alfa-Roméo carrossées par Zagato.



Chacun s'étant ainsi désaltéré à la source, il a fallu redescendre sur terre pour aller dîner. Ou plutôt sur l'eau : le restaurant est une grande péniche que certains voyaient tanguer (les vapeurs d'essences probablement !). Là, le choix s'est avéré facile : tranche de veau panée avec frites ou croquettes - saucisse avec la même garniture ou "Schweine -j'en-sais-trop-rien-tu-verras-bien". Une fois sorti du bateau, on se mit en route, la majorité décidant de s'arrêter à Pratteln pour un dernier verre de l'amitié.

Merci aux organisateurs pour cette journée inoubliable.

PS/AK.



La présentation des GIULIA de série étant terminée depuis le bulletin no 10, il me reste à vous parler d'un modèle marginal, présenté à la presse le 24 avril 1963 à MONZA, il s'agit de la :

GIULIA TI SUPER



Cette version a été principalement créée pour répondre aux normes du groupe 1 (voitures de tourisme de série), donc construite à 500 exemplaires. On ne fit pas de détails chez Alfa-Romeo, puisque les 501 (pas une de plus) GIULIA TI SUPER furent toutes de couleur blanche. On ne fit pas de détails non plus sur le prix de vente, cette voiture étant proposée sur le marché suisse au prix relativement élevé de fr 20'950,-- , soit fr 7'600,-- de plus que la GIULIA TI (version 1600 seule en production alors). Par comparaison, selon le catalogue de la Revue Automobile de 1964, les prix de véhicules sportifs de la même classe étaient les suivants :

Berlinette ALPINE (Renault), 1100 cm3 et 66 CV	fr 16'800,--
BMW 1800 TI , 1773 cm3 et 110 CV	fr 14'800,--
FORD Cortina Lotus, 1558 cm3 et 106 CV	fr 14'500,--
LOTUS Elan, 1558 cm3 et 106 CV	fr 17'900,--
PORSCHE 356 SC, 1582 cm3 et 95 CV	fr 19'750,--
VOLVO 122 S, 1780 cm3 et 80 CV	fr 11'700,--
GIULIA TI SUPER, 1570 cm3 et 112 CV	fr 20'950,--

Comme le montre le tableau ci-dessus, il fallait vraiment avoir envie de courir avec, ou passer pour un marginal.

Par contre, il faut dire que les différences entre la GIULIA TI et la GIULIA TI SUPER sont nombreuses, aussi bien en apparence que mécaniquement.

Pour débiter, l'avant de la voiture :

- Phares de gros diamètre à l'extérieur conservés, les feux de route, de plus petit diamètre, ont fait place à des grilles assurant une meilleure ventilation et une meilleure prise d'air pour les carburateurs.
- Pas de bananes de pare-chocs



Arrière de la voiture :

- Décoration "épingles de nourrice" entourant les feux maintenue,
- Trèfle à quatre feuilles au milieu du couvercle de coffre,
- Inscription "ALFA-ROMEO" toujours au centre de la nervure de couvercle du coffre, et inscription "GIULIA TI SUPER" sur la partie droite du même couvercle de coffre.
- Pas de bananes de pare-chocs



Profils :

- Présence d'un trèfle à quatre feuilles également sur les côtés, après le passage de roue avant.
- Roues en magnésium, avec trous rectangulaires (sur GIULIA TI : roues en tôle avec trous ronds), mais pneus 155 x 15 dito version normale (sauf montage de gommes PIRELLI Cinturato "S").



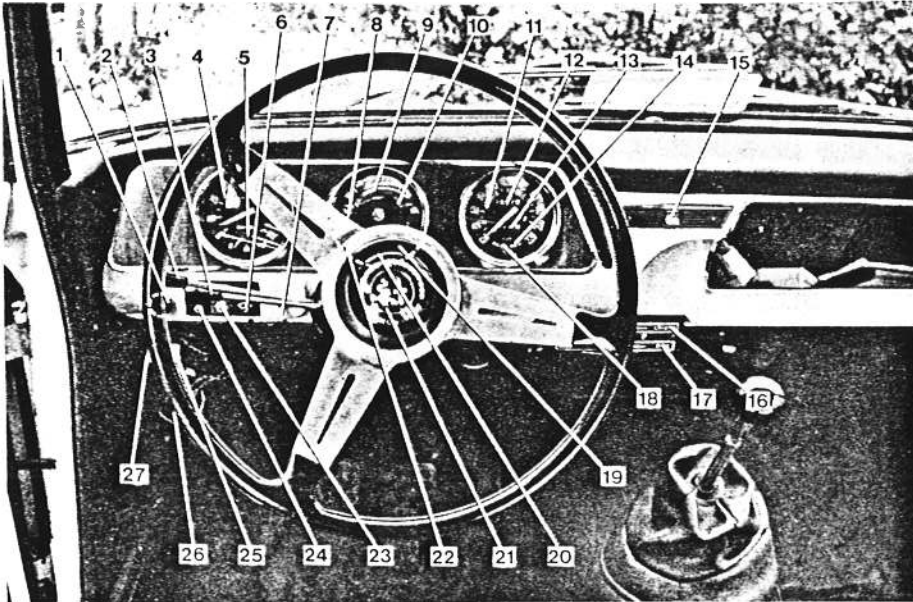
Je rappelle que toutes les GIULIA TI SUPER sont blanches, et les trèfles à quatre feuilles (symbole des véhicules sportifs de ma marque à cette époque) sont de couleur verte.

L'appellation GIULIA TI SUPER peut paraître longue, mais elle respecte la tradition d'Alfa-Romeo qui a débuté avec les 1900. En effet, la 1900 berline est sortie sous l'appellation "1900" tout court, puis une version plus puissante s'est appelée "1900 TI". Ces initiales TI veulent dire "TURISMO INTERNAZIONALE" et définissent une catégorie dans la course des MILLE MIGLIA. La 1900 ayant vu sa cylindrée augmentée, elle est devenue "1900 SUPER", et la version "TI" s'est alors appelée "1900 TI SUPER". Lorsque la Giulietta fut présentée au public, elle s'appelait simplement "GIULIETTA", et la version plus sportive "GIULIETTA TI", présentée elle-même plus tard. Puis ce fut le tour de la GIULIA. La première berline s'appelant déjà "GIULIA TI", il fallait bien rajouter quelque chose pour cette version à usage sportif, d'où cette appellation "GIULIA TI SUPER". En 1965, la production de cette GIULIA TI SUPER est arrêtée, pour faire place à une version plus sage et plus confortable, que vous connaissez mieux, la "Giulia Super". Le problème sportif étant repris par la GTA.

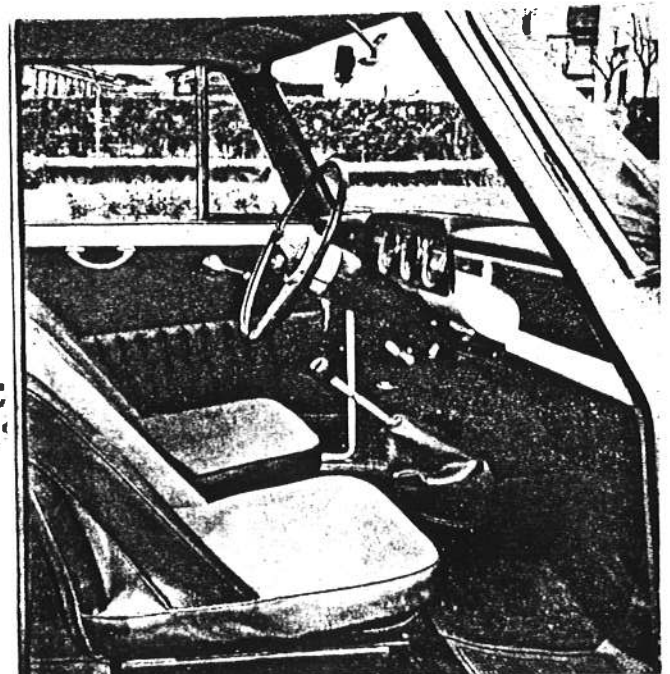
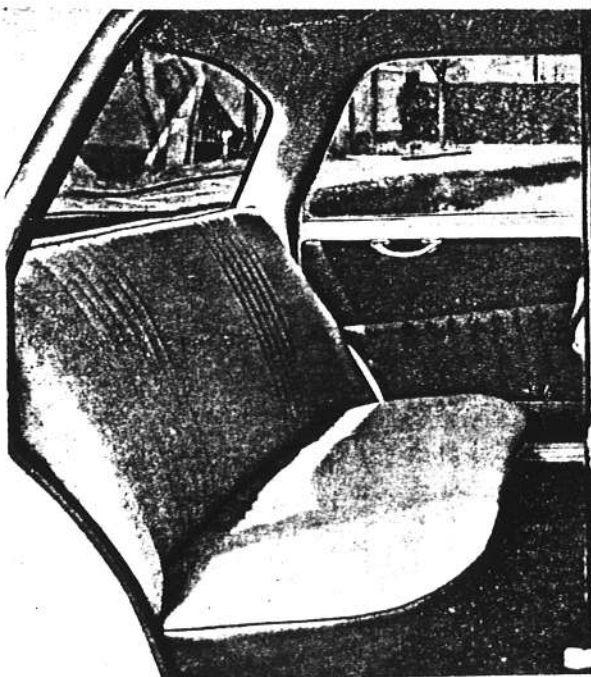
Après cette brève explication, passons à l'intérieur de la voiture :

1.- Tableau de bord :

- Remplacement du compteur longiligne avec compte-tours à gauche par trois cadrans ronds comprenant tout le nécessaire :
En plus des compteurs et indications habituels chez Alfa-Romeo, on retrouve un thermomètre de température d'huile, très utile en conduite sportive.
- Le couvercle de la boîte à gants, ainsi que la barre de maintien sous cette même boîte à gants disparaissent.



- Levier de vitesses (5 rapports bien entendu) au plancher, et non plus sous le volant.
- Volant noir avec branches en alu, avertisseur au centre.
- Sièges baquet à l'avant, aucun réglage du dossier. Par contre, les bases des sièges sont inclinées et la position de conduite toujours facile à trouver.
- Banquette arrière d'une pièce, dossier idem, sans accoudoir mobile.
- Tapis de sol en plastique noir.



Comme on peut le constater, tout a été supprimé, au niveau du confort, pour assurer un gain de poids maximum. Aucune insonorisation du compartiment moteur, aucune isolation du plancher, sièges de construction plus légère, tableau de bord allégé, etc.

Après ce tour d'horizon concernant l'aspect visible du véhicule, passons à la mécanique.

1.- Le moteur :

Ce moteur, développant une puissance réelle de 112 CV DIN pour ses 1570 cm³, est alimenté par deux carburateurs double corps WEBER de 45. Ce moteur est plus puissant de 20 CV DIN par rapport à la GIULIA TI. Ce moteur sera monté dans les versions suivantes de la GIULIA :

- GIULIA SPRINT SPECIALE
- GIULIA SPIDER VELOCE
- GIULIA TUBOLARE ZAGATO.

Il est très différent des GIULIA de série, aussi bien en ce qui concerne son admission que l'échappement. Le pot devient très difficile à trouver.

Certains moteurs de GIULIA TI SUPER, préparés pour le groupe 2 (tourisme de série amélioré) atteindront 140 et même 150 chevaux.

2.- Le châssis :

Il diffère également sur de nombreux points par rapport aux GIULIA de série : la suspension est beaucoup plus dure, et la garde au sol plus faible.

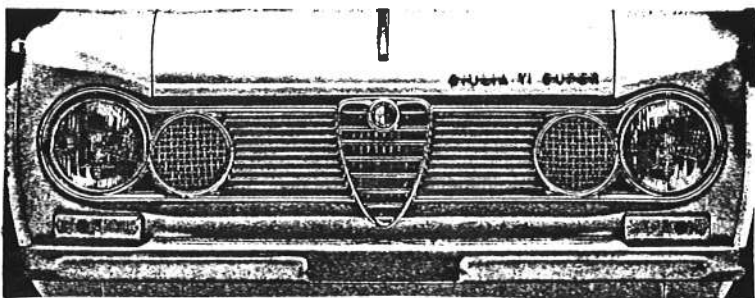
Les roues en magnésium ne se retrouvent que sur la TUBOLARE ZAGATO, il est très difficile d'en trouver.

Le pont est relativement court (8/41), et le poids de cet engin atteint 910 kg, soit pratiquement 100 kg de moins que la GIULIA TI.

Les freins sont à disque sur les quatre roues, avec assistance.

La pompe à essence est électrique.

Comme on peut le voir après quelques énumérations, peu d'éléments sont communs aux deux berlines GIULIA TI et GIULIA TI SUPER. C'est sans doute une raison de son prix très élevé.



Je vais également vous donner quelques impressions de conduite sur cette voiture, puisque j'ai la chance d'en posséder un exemplaire.

Lorsque l'on est assis au volant, on domine la situation grâce au pare-brise très haut et relativement incliné vers l'avant. Je ne reviendrai pas sur les qualités aérodynamiques de cette carrosserie, Alfa-Romeo ayant fait nettement moins bien dans le domaine depuis...

Les sièges baquet maintiennent bien le corps, le revêtement du siège est en tissu et les parties latérales en simili-cuir (tissu gris-beige, simili rouge foncé). La banquette arrière est relativement simple, pour deux à trois personnes, mais peu confortable.

Maintenant contact : il est à gauche, sur le tableau de bord, sans anti-vol. En tournant la clé, on entend pour commencer le bruit de la pompe électrique. Puis, en actionnant le démarreur, le moteur se met en route facilement. Il faut être patient (comme avec toute Alfa-Romeo) à froid, et départ. Les rapports de la boîte de vitesses étant très courts, on est vite (toujours à froid) en troisième. Le bruit paraît alors normal, mais les carburateurs ne doivent pas rester sur leur soif...

Quand la température s'élève (celle de l'eau, puis celle d'huile), il devient alors possible d'augmenter les régimes du moteur vers 4'500 tours environ. Alors là, ce n'est pas le moment de chuchoter des mots doux à votre passagère, elle ne les entendra pas. Puis, les températures arrivant à 80 degrés environ, le moteur peut donner tout ce qu'il a. Il monte très facilement jusqu'à 6'500 tours (puissance maxi à ce régime), et attention pour ne pas dépasser très souvent les 7'000 tours.

La tenue de route est très saine, la voiture virant très à plat. Les mouvements de caisse sont pratiquement nuls. Les pneus relativement étroits assurent un maintien normal de la GIULIA TI SUPER dans les courbes, mais ce sont des 155 x 15, il ne faut pas l'oublier.

Le freinage est également très correct, avec ses quatre disques. Ils sont aussi bons à chaud qu'à froid.

Cette voiture est très agréable à piloter, aussi bien sur petites routes que sur autoroutes. Une croisière de 150 à 160 km/h pourrait être soutenue sans danger pour la mécanique (mais pas pour les oreilles des occupants). La montée de l'autoroute VEVEY-CHATEL est un régal, le 160 km/h étant dépassé en 4e.

Pour terminer, je peux dire que les principales qualités de ce véhicule sont les suivantes :

- Excellente tenue de route
- Freinage adapté
- Performances et ambiance "course" fantastiques
- Véhicule banal pour les non initiés, donc peu de jeunes minets en GTI à moins de 30 cm de vos feux arrières

Les défauts sont par contre :

- Pièces mécaniques pas faciles à trouver
- Bruit fatigant les passagers
- Consommation importante (13 à 15 litres aux 100 km)
- Carrosserie peu étanche (çà, on a l'habitude...).

Selon ma documentation de l'époque, cette voiture avait les performances suivantes (revue "MOTEURS" par exemple) :

- Vitesse maxi : 186,5 km/h
- 400 m départ arrêté : 18 secondes
- 1000 m départ arrêté : 33 secondes
- de 0 à 100 km/h : 10,5 secondes
- Consommation en conduite rapide (conduite à la papy peu possible, car il y a des toussées sous 3'000 tours/min à chaud) : 13 à 14,5 litres aux 100 km.

Il est à signaler que cette GIULIA TI SUPER était, lors d'essais du journal "MOTEURS", plus rapide sur le circuit routier de MONTLHERY que l'Austin-Healey 3000, la Triumph TR 4 et le coupé Sprint GT. On se rend ainsi mieux compte des possibilités de cet engin si agréable à conduire.

Jean-D. JORNAYVAZ.



Quelques images en provenance de l'AMERIQUE DU SUD et de l'ITALIE témoignent des dures exigences quotidiennes auxquelles sont soumises ces "ALFA" :



Montevideo
mars 1988
GK.



Rio de Janeiro
avril 1988
GK.



Rome
septembre 1987
AK.

27 - 28 MAI 1989 : RENCONTRE DES CLUBS A L F A R O M E O

Les contacts établis par le Comité durant l'année écoulée ont été très fructueux. Ils se matérialiseront d'une façon importante à la fin du mois de mai 1989 (27 - 28 mai). A cette date, aura lieu une rencontre des CLUBS A L F A R O M E O qui sera la manifestation " phare " de l'année 1989.

Deux Clubs ont spontanément adhéré à cette idée, comme en témoignent les lettres ci-jointes.

Il s'agit du Club " A L F A M A N I A " de MORTARA, localité située entre TURIN et MILAN et du Club " S O C I A L F A V E C " de BELLINZONE au TESSIN.

Cette rencontre organisée par le :

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

aura lieu dans la région de M A R T I G N Y et le programme général se présente de la façon suivante :

SAMEDI	27 MAI 1989	12H00	MARTIGNY	: Accueil des participants
		14H00	"	: Départ du Rallye
		19H00	"	: Souper et distribution des Prix
				Nuit dans un Hôtel d'une station de montagne
DIMANCHE	28 MAI 1989	09H00		: Itinéraire touristique
		12H00		: Fin officielle de la manifestation.

Au vu du caractère prestigieux de cette rencontre, je fais déjà appel ici à tous les membres du Registre afin qu'ils soient présents à ce grand rendez-vous international et qu'ils contribuent au succès de cette manifestation.

A. KOHLER

Alfa mania

Mortara, le 12 Novembre 1988

Mesdames, Messieurs,

Ce-soir Nous sommes reunis ici pour remercier Monsieur KOHLER, Président du REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO et Monsieur DESCOEUDRES, Secrétaire du REGISTRE, pour la visite qu'ils ont bien voulu nous rendre.

Comme Vous le savez, une petite Délégation de ALFAMANIA, dont Notre Président et Sous-Président ne faisaient malheureusement part, a participé le 15 Septembre passé, invité par le Registre Suisse Alfa Romeo, au Rassemblement de l'ASCMAH (Association Suisse des Clubs de Marques d'Automobiles Historiques), en Suisse Romande à Avenches.

En cette occasion nous avons tous pu voir avec quel soin nos Amis Suisses conservent et maintiennent les voitures anciennes, pour ce qui nous concerne, les ALFA ROMEO du passé plus ou moins récent, desquelles nous avons admiré de splendides exemplaires !

Puisque nous avons constaté que les buts poursuivis par le REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO et par ALFAMANIA, c'est à dire la conservation et le maintien dans leur état d'origine des vehicules ALFA ROMEO, sont pratiquement les mêmes, nous avons exprimé la volonté reciproque de créer des rapports plus étroits entre nos deux Associations.

Nous aurons ainsi l'opportunité de participer aux activités du Registre Suisse Alfa Romeo, de même que les Membres du Registre Suisse auront, Nous l'espérons, l'opportunité de participer aux activités de ALFAMANIA.

Nous saisissons donc cette occasion pour lever les verres et exprimer les meilleurs voeux pour une cooperation que nous souhaitons riche de resultats.

Le Président

Federico LENCHI

SOCI *Alfa* VÉCC

Casella Postale 88
6502 Bellinzona

11 mai 1988

REGISTRE SUISSE ALFA-ROMEO
Case postale 196
1000 LAUSANNE 12 CHAILLY

Monsieur,

Je vous remercie pour votre lettre du 6 avril 1988.
Je suis heureux de constater que l'idée d'organiser une sortie commune vous intéresse.

De ma part je préférerais renvoyer cette rencontre à l'année prochaine vu que la saison est déjà avancée et les manifestations de notre club et du R.I.A.R. auxquelles plusieurs membres participent sont plutôt nombreuses.

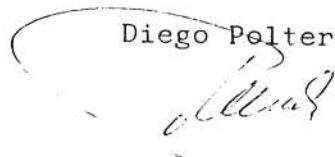
Nous disposons ainsi de suffisamment de temps pour retourner sur ce sujet et je compte sur votre collaboration pour organiser une sortie commune en 1989.

Notre club existe depuis maintenant 6 ans et c'est le seul club Alfa Romeo au Tessin.

Le comité de notre club se compose de 5 membres. Je suis le président, M. Fornera le vice-président, M. Bomio le secrétaire, M. Bollati le commissaire technique et M. Cavadini membre adjoint. Le club compte 28 membres actifs et 41 voitures allant de la 1900SS TZ1, SZ, GTA 1300-1600, TI Super, toute la gamme des Giulietta ecc. Nous sommes en rapport très étroit avec le R.I.A.R., Milano par l'intermédiaire de M. Fornera qui aussi membre de ce comité et nous avons aussi de très bons rapports avec un club important de Milano l'"Alfa Blue Team".

Dans l'attente de vous contacter téléphoniquement je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Diego Peltera



Annexe:

liste des voitures agréées par notre comité
programme 1988

V I S I T E D E L A C A R R O S S E R I E
L O P A N E A M I L A N

* * * * *

La revue italienne "AUTO-CAPITAL" a diffusé dernièrement une série de reportages sur le monde des artisans travaillant dans le secteur de la voiture ancienne. De la LOMBARDIE à la TOSCANE, ils nous révèlent l'intérêt sans cesse croissant que suscitent les véhicules d'époque. Ces artisans sont en général spécialisés dans ces activités : carrosserie, mécanique, sellerie, fonderie, électricité, instruments.

Lors d'un voyage à MILAN, je me suis rendu à la carrosserie :

L O P A N E
Via Bizzozzero 91
20032 CORMANO (Mi)

Dans une vaste halle bien éclairée, 4 à 5 personnes oeuvrent avec ferveur sur des LANCIA, LOTUS, ABARTH, et, bien sûr, des ALFA !

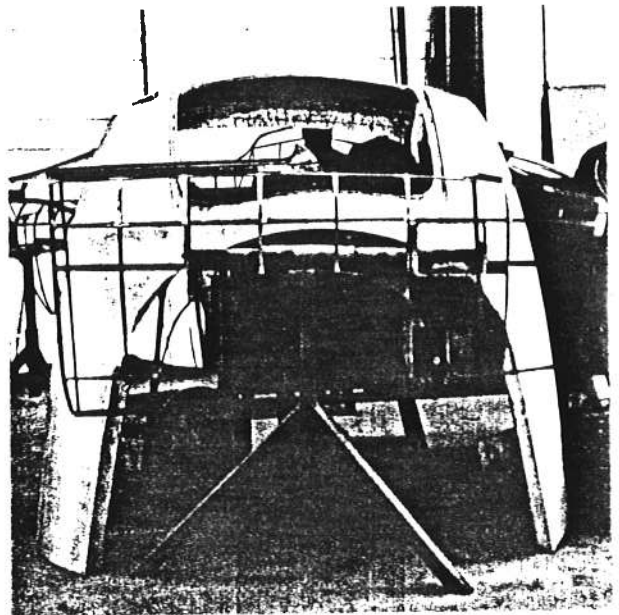
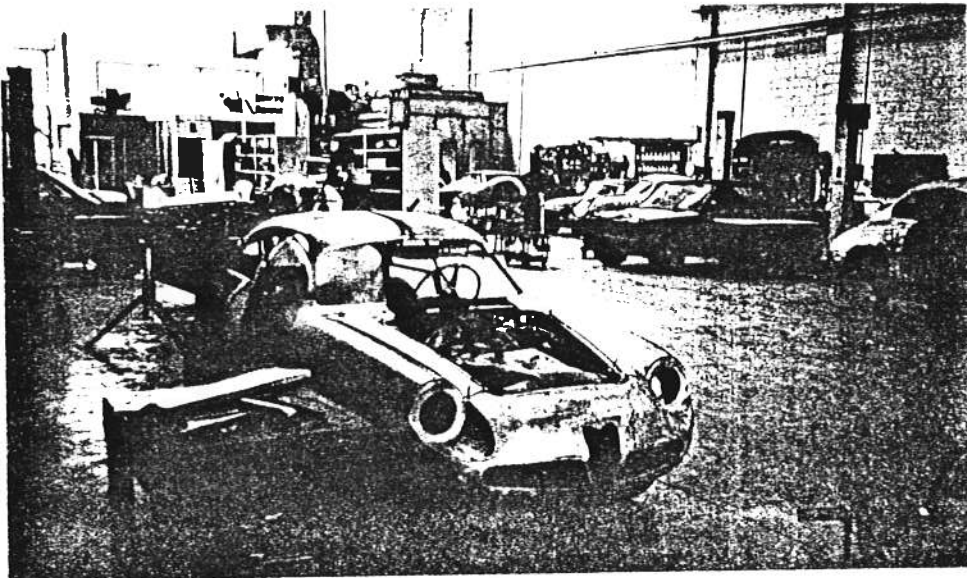
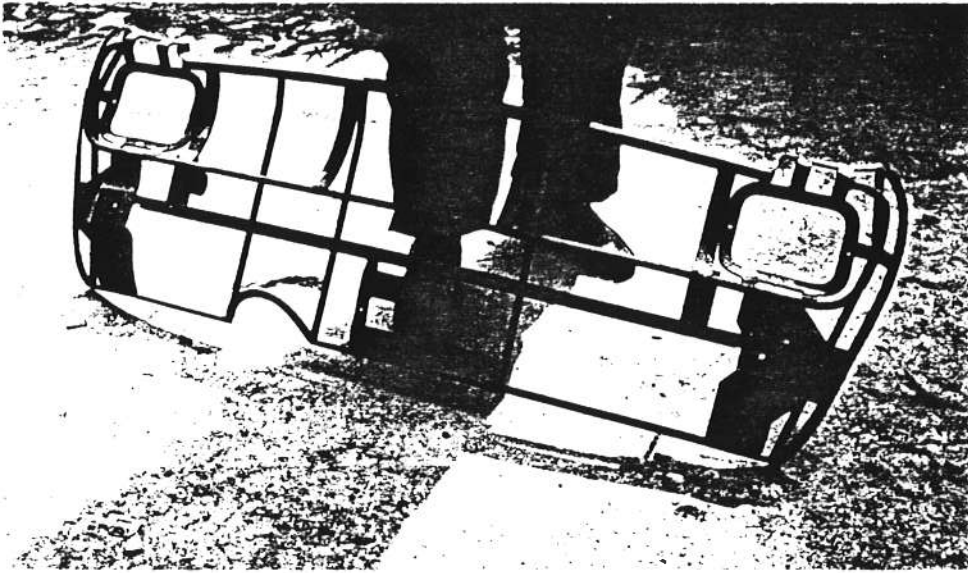
Celles-ci sont à l'honneur, comme en témoigne une SPRINT ZAGATO, éclatante dans sa nouvelle robe d'aluminium. Ici tout est fait à la main, les tôles sont frappées et mises en forme sur des gabarits. L'outillage est réduit à sa plus simple expression, étonnant contraste avec les presses industrielles ou les robots ! M. LOPANE me confie qu'il s'est adjoint les services d'un ancien employé de la carrosserie "TOURING". L'aluminium et l'acier n'ont plus de secret ici.

Toutefois, la "carrozzeria" est ouverte aux nouveaux matériaux.

Afin de me le démontrer, M. LOPANE m'entraîne vers une portière de GTA destinée aux compétitions VEC : je la soulève facilement d'un doigt : elle est en kevlar !

Un grand merci de votre accueil et félicitations pour vos splendides réalisations.

A. K O H L E R



PROGRAMME DES MANIFESTATIONS POUR DEBUT 1 9 8 9

SAMEDI 04 FEVRIER 1989 : ASSEMBLEE GENERALE - 16H00 PRECISE AU
CAFE-RESTAURANT DU TIVOLI A CHATEL-ST-DENIS
(Salle au 1er étage)

Puis repas facultatif - Spécialités de fondues

JEUDI 23 FEVRIER 1989 : DES 19H00 S T A M M

" 30 MARS 1989 AU

" 27 AVRIL 1989 RESTAURANT L A C O T E L

" 25 MAI 1989 Route de Salavaux - AVENCHES

SAMEDI 27 MAI 1989 : RENCONTRE DES CLUBS ALFA ROMEO A
DIMANCHE 28 MAI 1989 MARTIGNY

Avec la participation de :

ALFAMANIA DE MORTARA (I)

SOCI ALFA VEC (TI)

La rédaction du bulletin est ouverte à vos idées, vos articles, ou reportages

en rapport avec

nos activités

*



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) 32.30.80.

(021) 781.25.72.