



# *Registre Suisse*

BULLETIN No 17 - DECEMBRE 1994



COMPOSITION DU COMITE

- PRESIDENT** : Antoine KOHLER  
Quai Perdonnet 7  
1800 V E V E Y      Tél. 021/922.89.01  
Fax 021/921.76.47
- VICE-PRESIDENT** : Jacques PERISSET  
Les Chaussées  
1678 S I V I R I E Z      Tél. 037/ 56.14.93  
Fax 021/909.60.16
- SECRETAIRE** : Jean-Paul GARGANTINI  
C/o S E S A M S A  
Case postale 100  
1218 GRAND-SACONNEX      Tél. 022/798.44.60  
Fax 022/798.96.83
- CAISSIERE** : Arlette AUBRY  
La Sauge  
2202 CHAMBRELIEN      Tél. 038/ 45.14.47
- COMMISSION  
TECHNIQUE** : Heinz GROSSGLAUSER  
68, Av. du Léman  
1005 L A U S A N N E      Tél. 021/ 28.38.16
- RELATIONS  
EXTERIEURES** : Yves CHARBON  
Grand-Rue  
1443 CHAMPVENT      Tél. 024/ 59.16.67  
Fax 024 / 24.64.97
- MEMBRE ADJOINT** : Philippe AUBRY  
La Sauge  
2202 CHAMBRELIEN      Tél. 038 / 45.14.47
- CENTRALE POUR LES  
ACHATS - VENTES - ECHANGES  
ADRESSES POUR FOURNITURES** : Yves BRAND  
5, Rue du Beulet  
1203 G E N E V E      Tél. 022/345.75.18
- MEMBRE DE** :



**SDHM ASVE**

Schweizerischer Dachverband für Historische Motorfahrzeuge  
Association Suisse des Véhicules d'Epoque  
Associazione Svizzera dei Veicoli d'Epoca  
Associazion Svizra da Vehichels Istorics

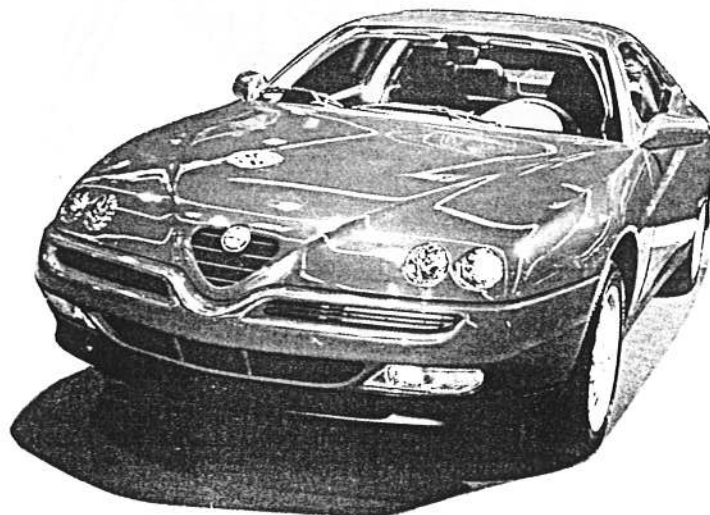


# BILLET DU PRESIDENT

A l'heure des bilans de fin d'année, j'ai consulté attentivement le tableau de bord du Registre et vous livre ici mes observations :

- Compte-tours** : . 1000 t/m. sur la pelouse de la propriété de M. GABRIELLI  
. 4500 t/m. sur l'autoroute qui mène au "MUSEO STORICO"  
. 5000 t/m. sur les côtes de la campagne vaudoise (9<sup>ème</sup> RALLYE)  
. 7500 t/m. sur le circuit de LIGNIERES.
- Compteur de vitesse** : . Excellente moyenne réalisée durant l'année.  
. Forte participation des membres aux sorties.
- Pression d'huile** : Au maximum. Quelques rares baisses dues à des démissions.
- Témoin de charge** : Aucune lumière rouge n'est apparue, grâce à l'engagement des membres du Comité.
- Température d'eau** : 10° ! Le circuit acheminant les membres au Stamm est défectueux.  
En rechercher les causes, ou le remplacer.
- Niveau d'essence** : Le plein fait avec nos cotisations a permis d'accomplir l'itinéraire prévu.
- Compteur kilométrique** : 15'000 KM. Un nouveau moteur a été commandé lors de l'Assemblée Générale 94.
- Compteur journalier** : 365 KM.

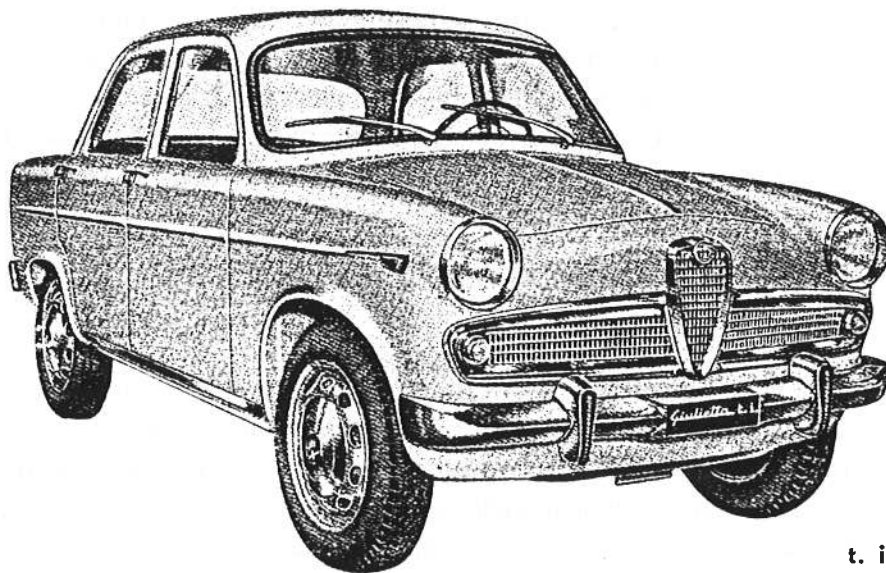
*Bonnes et Heureuses Fêtes à tous !*





# L'ALFA ROMEO GIULIETTA T.I.

une voiture sûre et très au point



t. i.

## ESSAIS DE "L'AUTOMOBILE" FEVRIER 1962

Riche d'un palmarès sportif de tout premier ordre, la Giulietta T. I. reste sans conteste dans sa cylindrée (1'290 cc) une amusante et très agréable voiture. Grâce à son moteur double arbre à cames à cinq paliers, elle supporte des améliorations qui en font, aux mains des rallymen exercés, une redoutable concurrente. Physiologiquement, malgré les retouches apportées à sa carrosserie, la T.I. sobre et modeste, comparée aux dernières venues, paraît un peu haute et manquerait de surfaces vitrées. Il faut pourtant reconnaître que l'habit ne faisant le moine, cette voiture s'est avérée, à l'usage, très attachante.

L'équipement général est assez complet; la firme fut une des premières à vulgariser les tableaux de bord de texture noire mat, ce qui évite, de ce fait, toute réverbération. La vitesse de rotation du moteur dépassant 6'000 t/min, le compte-tours devient obligatoire. Pour faire chauffer les cinq litres d'huile, la commande d'accélérateur à main qui permet de maintenir le moteur à 1'500 t/min, s'avère bien utile. La nuit, il faut consulter le voyant vert indiquant l'allumage des lanternes, l'éclairage du tableau de bord s'effectuant par une commande indépendante. Par suite d'un fusible fondu, nous avons roulé privés de veilleuses sans nous en rendre compte immédiatement. De plus, détail qui a son importance, nous retrouvons, ici, tous les témoins indispensables : réserve d'essence, ventilateur, etc. Etant donné les possibilités du moteur, nous avons un indicateur de pression d'huile et deux thermomètres indiquant respectivement la température de l'eau et de l'huile. Ces instruments doivent être consultés puisqu'il n'est guère recommandé de "forcer" avant la montée en température qui doit avoisiner 80° pour l'huile et 85 à 90° pour l'eau. La climatisation est très efficace et les fauteuils avant se révèlent fort confortables même à la fin de longues randonnées. La visibilité est suffisante mais le volant se trouve placé un peu haut, surtout pour les conducteurs de petite taille. Le constructeur, pour la finition intérieure, a adopté un mariage de simili et de tissu rendant la présentation sobre tout en étant très soignée. Des accoudoirs, des poignées de retenue et des cendriers en complètent l'aménagement intérieur en assurant le confort des passagers.

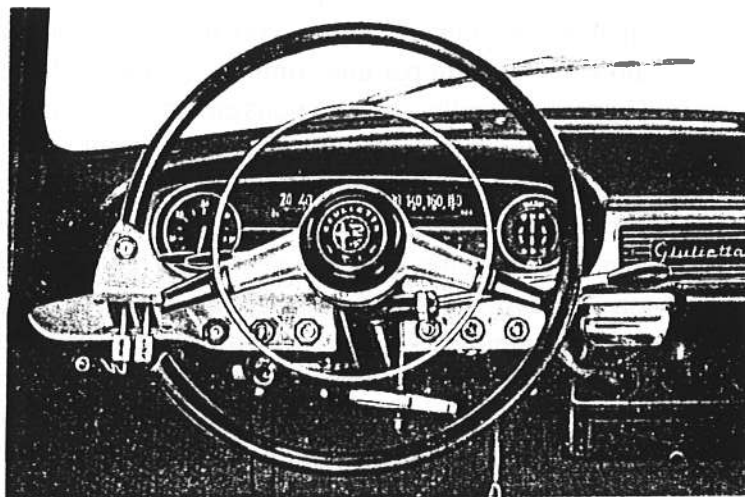
## Sur la route

La suspension est relativement sèche, le débattement important des roues permettant d'absorber le cahot des mauvaises routes. De plus, l'amortissement réagissant bien, nous n'avons jamais été en difficulté même dans les virages pris à grande allure sur chaussée déformée. Il suffit d'ailleurs de contempler sous la voiture les jambes de force et le triangle de poussée du train arrière pour apprécier la rigidité de l'ensemble. Cette "franchise" de la Giulietta dans son comportement routier est une qualité qui nous a particulièrement séduits. Le confort des sièges compense la rigueur des suspensions. Sur la T.I., contrairement aux voitures anglaises, l'échappement est silencieux ce qui fait ressortir les bruits de distribution surtout aux allures moyennes. A partir de 5'000 t/min, le ronronnement devient plus sympathique et le moteur montre son aptitude à monter plus rapidement en régime. En fait, avec ses 1'290 cc, le groupe propulseur se comporte comme un 1'500 normal.

La conduite reste assez virile, la direction peu démultipliée assez dure autorisant des évolutions rapides et précises.

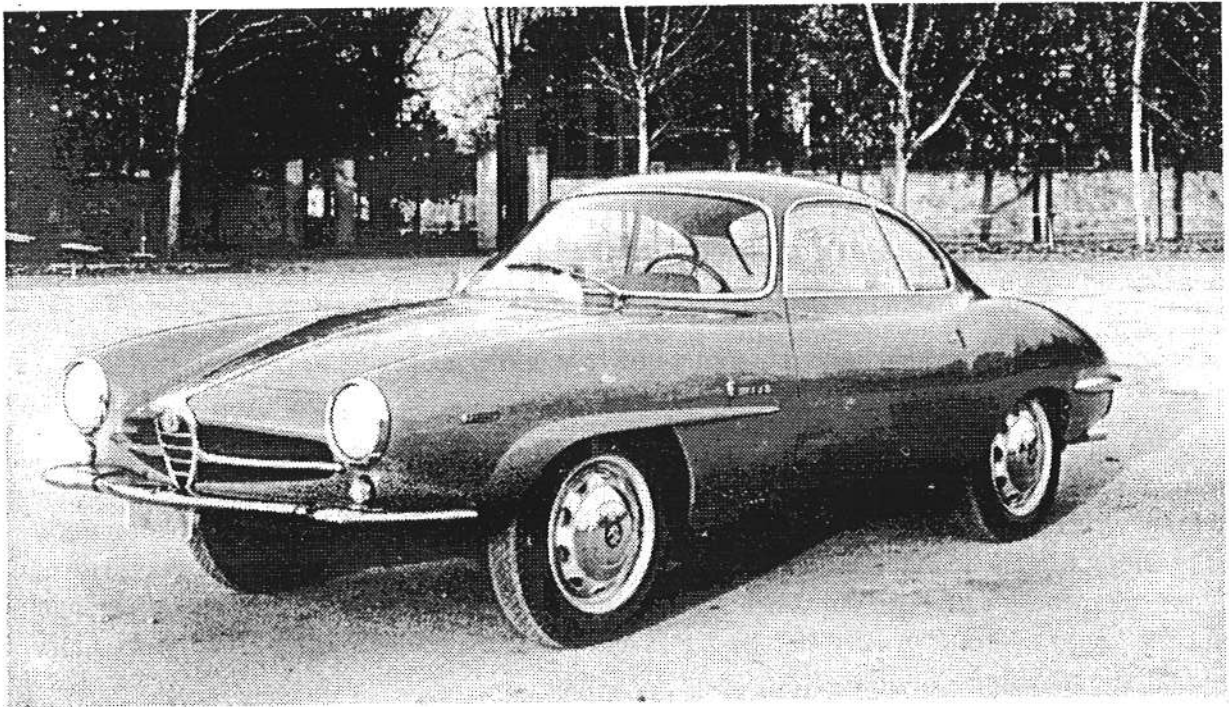
Le levier de changement de vitesses qui commande les quatre rapports synchronisés, malgré sa place au volant est d'un fonctionnement positif qui écarte toute fausse manoeuvre même en travaillant les intermédiaires au maximum. Profitant du banc d'essai de la compétition, les freins de grandes dimensions peuvent servir de modèle, les tambours avant munis d'ailettes de refroidissements en alliage léger assurant une parfaite dissipation de la chaleur. Notre aller-retour Paris - Nice fut effectué en compagnie de la Lancia Flavia. En ce qui concerne la consommation, celle-ci s'est avérée légèrement plus forte étant donné la facilité avec laquelle le moteur de la T.I. monte en régime. Le parcours aller, bouclé à 82,86 km/h de moyenne donnait 9,56 L pour l'Alfa Romeo contre 9,28 L pour la Flavia. Au retour, les moyennes des deux véhicules étant différentes, nous trouvons 9,97 aux 100 pour une moyenne de 89,34 km/h pour l'une et 9,37 pour 85,80 km/h pour l'autre. Ces moyennes supérieures à celle de la Fiat, sont dues à l'état de la route qui permettait des allures plus normales. Il va sans dire que nous sommes loin des possibilités maxima de la voiture car, tenant compte des normes de conduites habituelles, ces moyennes sont obtenues de jour, en respectant les vitesses autorisées avec, de plus, le trafic du samedi et du dimanche. Malgré une cylindrée peu élevée, la Giulietta reste assez souple puisque nous avons pu faire un essai de reprise à 40 km/h en quatrième avec 24" aux 400 m et 44" aux 1'000 m.

Malgré son prix relativement élevé, la T.I. reste, compte tenu de sa cylindrée, une excellente voiture qui permettra aux amateurs un usage normal doublé d'une utilisation sportive.



VITESSE DE POINTE 155 KM/H O A 1000 M. 37" 3/5

# L'ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE



ESSAI DE LA REVUE "MOTEUR" EFFECTUE EN 1962  
PAR ALAIN BERTAUT

**ALFA ROMEO** est l'une des rares grandes marques dont le prestige demeure intact, basé qu'il est sur un des plus beaux passés sportifs qui se puissent imaginer, bien qu'elle ait depuis longtemps renoncé à la compétition. En partant du moteur quatre cylindres à double arbre à came en tête, Alfa Romeo a étudié une gamme de modèles Giulietta extrêmement complète. La Giulietta SS est un compromis entre la Zagato (moins de confort mais plus de brio) et la Veloce (plus de confort mais moins de brio). Selon notre habitude, c'est à Monthéry que nous avons fixé ses aptitudes limites.

## Vitesse maximale

Le constructeur annonce 200 km/h. Nous n'avons pu faire mieux que 179,875 km/h sur l'anneau de vitesse, ce qui correspond à environ 185 km/h sur route en ligne droite. C'est à peu de chose près, ce que nous avons obtenu avec la Giulietta Sprint Veloce.

## Accélérations

- ☛ 18" 2/10 pour les 400 m départ arrêté contre 18" 3/10 pour une Veloce et 19" pour une Facellia F2.
- ☛ 33 " 7/10 pour les 1.000 m, départ arrêté toujours contre 34" pour la Veloce et 35" pour la Facellia.
- ☛ Le circuit routier de 9,181 km a été bouclé en 4'53" 2/10, soit à la moyenne de 112,731 kmh, ce qui est moins bien que la Porsche S90 mais mieux que le cabriolet Fiat 1'500 (108,512 kmh) et la Facellia F2 (110,915 km/h).

Si l'on tient compte de la cylindrée plus faible de la Giulietta SS, le résultat est déjà satisfaisant. On peut encore ajouter à cela une tenue de route exceptionnelle en dépit du fort roulis dans les virages, la précision de la direction, la magnifique boîte de vitesses qui, grâce aux cinq rapports, vous permet d'être toujours dans la plage de régime la meilleure (commande positive et synchronisation sans défaillance), la très grande efficacité du freinage et son endurance. Ces qualités essentielles font oublier le trop grand bruit du moteur lorsqu'il oscille entre 5.000 et 7.000 tours.

La consommation, sur route et dans les conditions assez sévères d'utilisation, c'est-à-dire sans rechercher l'économie et en réalisant des moyennes de plus de 100 km/h, a varié entre 11 et 12,1 litres aux 100 kilomètres. En utilisation intensive, comme sur le circuit de Monthéry, il faut tabler sur environ 15 litres.

L'aménagement intérieur est simple et montre que le superflu n'a pas ici sa place.

Simplicité ne voulant pas dire simplification, on remarque que l'équipement est complet : il comprend notamment : un avertisseur optique, un accélérateur à main, un lave-pare-brise, un commutateur d'éclairage du tableau de bord (malheureusement sans rhéostat), deux plafonniers. Pour la conduite, rien ne manque : voyant de réserve de carburant, pression d'huile, charge de la dynamo, température de l'eau du radiateur, totalisateur kilométrique, etc. Notons au passage qu'aucune "zone interdite" n'est délimitée sur le compte-tours gradué jusqu'à 8.000 tours, alors que le régime maximum autorisé n'est que de 7.000 tours.

La finition intérieure peut paraître un peu sommaire pour une voiture dont le prix approche 29.000 NF. La recherche de l'allègement dicte certaines astreintes qui influent sur le confort. Mais l'agrément de la conduite, les performances, les aptitudes routières exceptionnelles autorisent à faire moins grand cas de l'épaisseur du garnissage des sièges, de la nudité de la tôle du tableau de bord.

Quant au coffre arrière, les lignes fuyantes, le volumineux réservoir de 80 litres, la route de secours et la batterie, en limitent la capacité aux dimensions d'une petite valise plate; le complément de bagages devant nécessairement être transporté à l'intérieur de l'habitacle, derrière les sièges.

Ne parlons pas du bruit d'échappement impressionnant au-dessus de 5.000 tours ni de celui, assez perceptible, des remous d'air, ni de la direction qui répercute dans le volant tout le travail des roues avant sur les mauvaises routes. Gardons plutôt le souvenir agréable d'une voiture qui se prête à toutes les fantaisies selon l'humeur du moment, et qui a répondu parfaitement à notre attente. La Giulietta SS est une voiture de Grand Tourisme à caractère nettement sportif et autorisant, en sécurité, toutes les joies d'une conduite rapide dans un confort acceptable.





**SPRINT  
SPECIALE**

*Généralités*

**Moteur**

Nombre et disposition des cylindres	4 en ligne
Alésage et course	mm. 74 x 75
Cylindrée totale	cmc. 1290
Puissance maxi à 6500 tours 1'	ch. 100 (DIN)

**Caractéristiques  
de la voiture**

Voie l'avant	mm.	1292
l'arrière	»	1270
Empattement	»	2250
Rayon mini de braquage	»	5000
Longueur hors-tout	»	4120
Largeur hors-tout	»	1660
Hauteur totale	»	1245
Poids à sec avec trousse à outils et cric	Kg.	860
Nombre de places		2
Pneus		155 - 15

**Consommation  
essence**

Aux 100 Km. (prescription CUNA) env. l. 11,5

**Performances  
après la  
période de  
rodage**

Avec  
couple conique  
**9,41**

Vitesse	Vitesses maxi
1ère	Km/h. 52
2ème	» 86
3ème	» 126
4ème	» 171
5ème	» 200
Marche AR	» 52

**Ne pas dépasser les vitesses maxi indiquées afin d'éviter une fatigue anormale des organes mécaniques.**

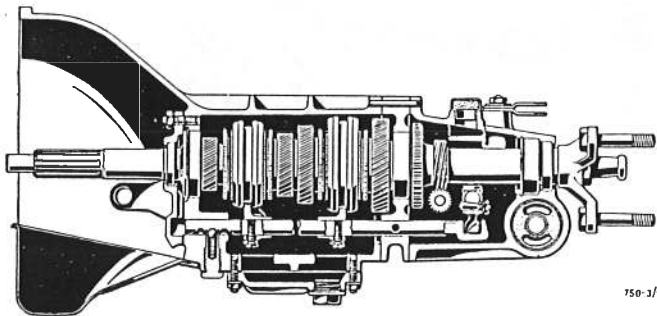


Fig. 9. Boîte de vitesses: coupe longitudinale, élévation.

88

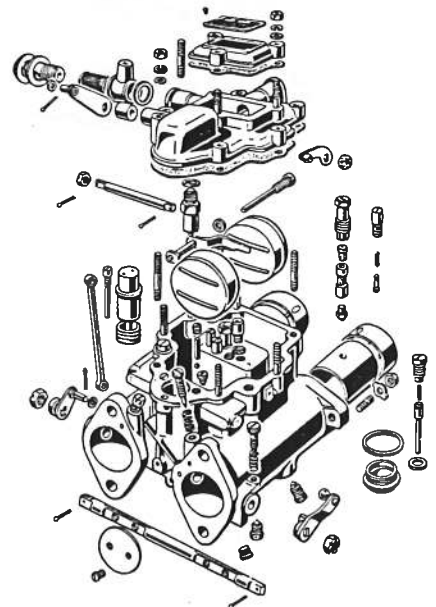
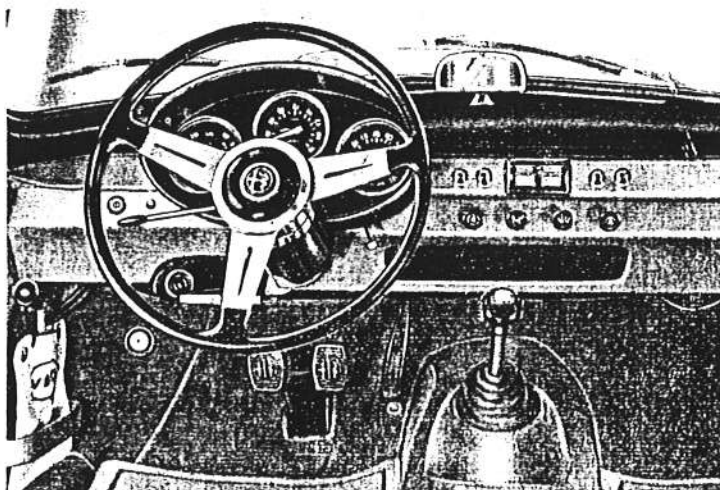


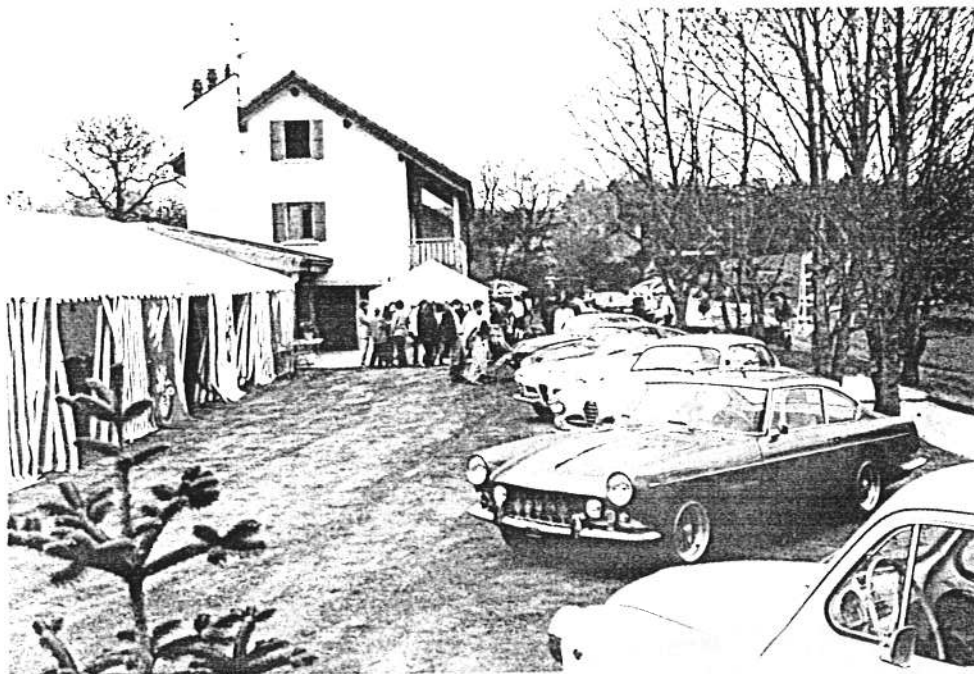
Fig. 19 - Détails du carburateur Weber 40 DCQ3.



24 AVRIL 1994  
JOUR(S) DE FETE

*chez*

Willy GABRIELLI




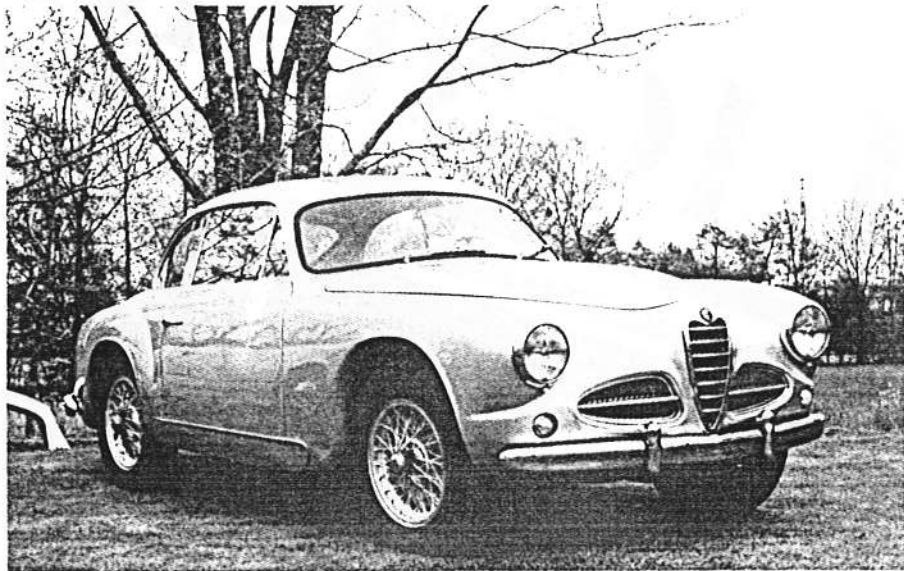
50 ans !

Cela se fête, et de quelle façon ?

Durant quelques jours, la villa, le garage et le jardin de notre membre Willy GABRIELLI vécurent quelques changements :

- ☛ Une vaste cantine couverte se dressait sur la pelouse
- ☛ Le jardin était transformé en exposition pour voitures
- ☛ Le garage était transformé en bar, artistiquement décoré par le maître des lieux.

Tout était donc prêt pour recevoir plusieurs vagues successives d'invités,  
le temps d'un très  long week-end.



Les membres du Registre se retrouvèrent le dimanche 24 avril pour admirer la collection du jubilaire. Parmi les plus belles pièces figuraient 3 coupés : 190 CSS, 2600 SZ, 1300 JZ. Ils étaient encadrés par des monoplaces "boxer" et une étrange interprétation de la Giulia SS, revue par un carrossier lausannois durant les années 60. Pour compléter la série, nous restions en ITALIE avec une Ferrari 250 GT 2 + 2 et une Fiat 600.

Après le repas servi à l'abri des tentes, les portes du bar s'ouvrirent devant nos yeux émerveillés. Une splendide 2500 cabriolet trônait sur un plan incliné, émergeant d'un étrange décor noir.

Sous les feux de quelques projecteurs, apparurent des mannequins, une moto et, bien sûr, un macaron Alfa Romeo lumineux.

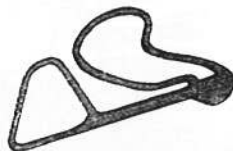
*Bravo et merci Willy de ce superbe et éphémère décor.*

A. KOHLER

ACTION . . .



1994

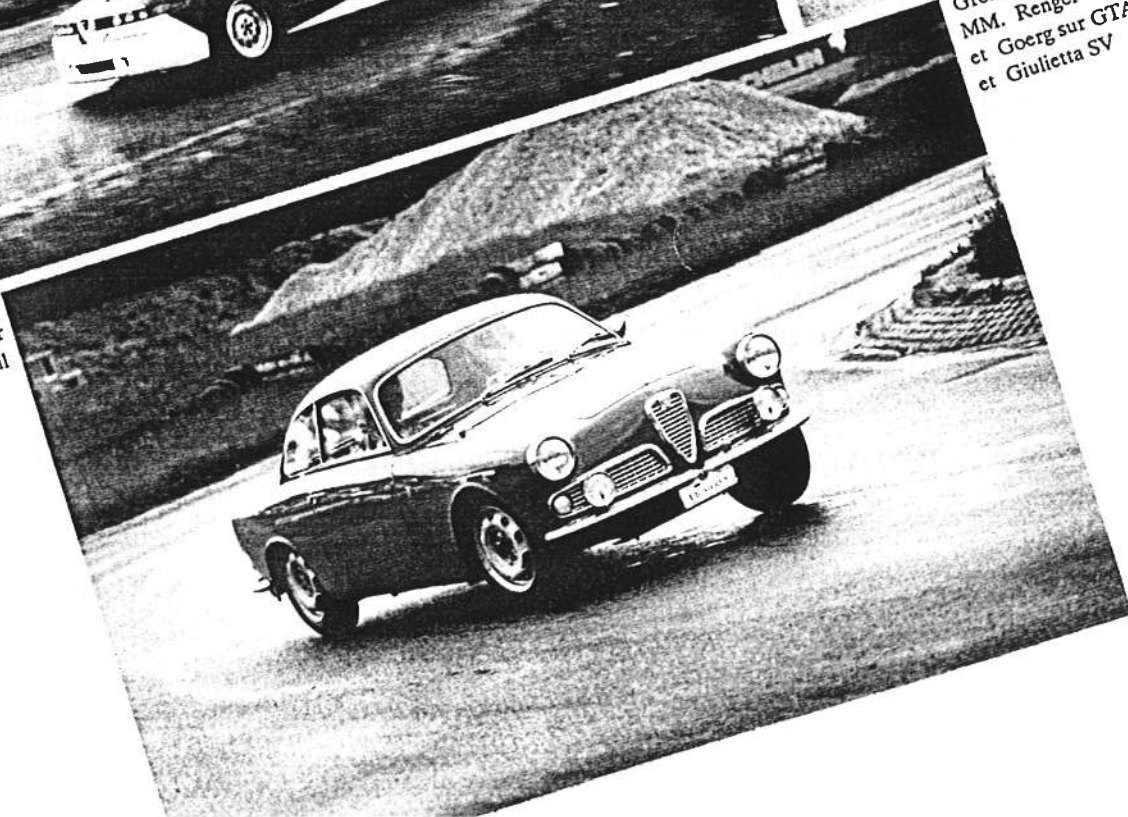


# LIGNIERES



Grosse attaque pour  
MM. Rengel  
et Goerg sur GTA  
et Giulietta SV

Symphonic  
en Al-fa mineur  
pour V6 brutal



## Lignières '94.

Il est 0745, lorsque les deux premiers membres, en l'occurrence votre serviteur et son amie se présentent à l'entrée des paddocks du circuit de Lignières.

Depuis trois heures du matin, une pluie battante martèle avec une régularité exaspérante l'impost de notre chambre à coucher. Autant dire que du côté de Chambrelieu et de La Chaux-de-Fonds, on a peu dormi.

Effectivement, le circuit n'est pas détrempé, mais carrément inondé. Un brouillard opaque couvre l'enceinte à tel point que je n'en vois pas l'autre bout. Pour peu, je m'attends à voir sortir de la masse nuageuse une Aston ou une Jaguar au couleur du Team Ecosse avec à leurs volants Stirling Moss ou Jim Clark effectuant quelques essais dans un coin perdu de la grande Albion.

Mais revenons sur terre et accessoirement dans l'eau, car pour l'heure nous nous trouvons dans le canton de Neuchâtel, à Lignières, lieu où quelques inconditionnels Alfa-Roméo se sont donnés rendez-vous, non pas pour faire des essais, mais pour goûter aux joies du pilotage de leurs Alfa.

Une trentaine de personnes avaient répondu à l'appel, et malgré le temps épouvantable tous étaient présents.

Le premier arrivant n'est autre que Jean-François Straubhaar, qui vient rôder quelques peux le moteur fraîchement révisé de sa 75 turbo survitaminée. Ensuite, pointe à l'horizon le capot de notre première ancienne, une superbe Giulietta Sprint Veloce Conrero, pilotée par M. Christian Goerg, accompagné pour l'occasion par l'un de ces amis. Ils se sont déplacés depuis Genève et se présentent à l'heure, bravo pour la ponctualité.

Dans la plaine baignée de brouillard et encore silencieuse de ce dimanche matin, le bruit caractéristique d'un double arbres milanais prenant très haut les tours se fait soudainement entendre. Pas de doute, les Rengel, Henri I et Henri II, approchent et ne vont pas tarder. Ce ni plus ni moins sa GTA, qu'Henri (le père) a décidé de nous amener.

Ensuite, c'est l'arrivée en vrac de la majorité des participants, Arlette et Philippe Aubry, qui mis à part son coupé Bertone 2000, étrenne une Alfasud TI équipée d'un 1300 Autodelta pour le moins performant. Viendra ensuite José Lehmann sur Alfasud Sprint préparée par l'Officine Hofer, deux 33 respectivement pilotées par Messieurs André Protzen et Claude Novelli, un deuxième coupé Bertone, celui de M. Alfonso Autiero, la 90 de notre chef technique, trois Alfetta : 1 berline 1.6 (Claudia Schwaller et le soussigné), 1 GTV 2.0 (Olivier Schmid et Yves Charbon) et 1 GTV6 emmenée par notre vice-président Jacques Perisset à la tête d'une équipe de véloces fribourgeois sur Alfasud et Giulietta 2.0lt.. Enfin, notre docteur national, Peter Luthi, qui, en grande forme, casquette en position « Poulidor dans l'attaque du Tourmalet », arrive avec sa Giulia 1600 Super.

A 8h15, l'organisateur en chef Philippe Aubry nous donnait un rapide briefing et les quelques précautions d'usage nécessaires à la bonne marche des opérations.

Notons que nous avons organisé la matinée de façon à ce que chacun puisse tourner à tour de rôle pendant 20 environ minutes, ceci dans trois groupes différents comprenant dans l'ordre : les anciennes, les modernes et les non-immatriculées.

Le traditionnel « Gentleman Start your engine » fut lancé, et la première équipe, les anciennes s'élançaient sur la rivière ... heu sur la piste et dans le brouillard. Après un ou deux tours pour la prise des marques, la cadence augmentait et nous pouvions assister aux premières figures



Terrrible le 1300 Autodelta de Fifi l'équilibriste



au coup de volant pour M. Autiero



A l'aise sous la pluie la 33 de M. Novelli



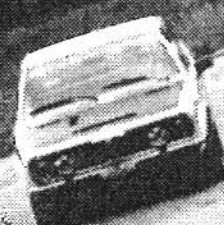
ilité et rapidité pour M. Goerg et sa Giulietta



Prise d'appui précaire pour la 164 de notre vice-Président  
J. Perrisset

B. Tuehler  
C. Schwaller

Mesdames en action :



pas toujours contrôlées, qui, vu la vitesse réduite se déroulèrent heureusement presque entièrement sur la piste. Belle prestation de Messieurs Aubry, Autiero, Goerg et Rengel au volant de leurs machines en super état. Un seul dégât à relever dans ce groupe, suite à un freinage un peu tardif, Philippe Aubry tirait tout droit dans la ligne droite avant les stands et terminait sa course dans la barrière de pneus, heureusement sans grands dommages pour sa voiture.

Le deuxième groupe à partir fut les « modernes immatriculées ». Là aussi, tout se passa pour le mieux, même si J.-F. Straubhaar, turbo en pression minimum eu bien de la peine à passer toute la puissance de sa 75 sur l'asphalte détrempe. Une mention « excellent » pour notre chef technique, M. Grossglauser, qui, dans un style très discret nous démontra que l'on pouvait aller très vite avec une 90 2.5, sans pour autant cabrer sa machine à chaque sortie de virage. André Protzen et Claude Novelli, quant à eux, nous prouvèrent qu'il n'était pas nécessaire de faire des « temps » pour se faire plaisir. L'un derrière l'autre sur la piste, il ne se sont pas séparés de la matinée. Sans conteste, le plus spectaculaire fut P. Luthi, dont nous vîmes depuis les stands plus souvent les flancs et parfois même l'arrière (si, si) de sa Giulia. C'est pour qu'il puisse s'exprimer sans complexes que nous l'avons inscrit avec les « modernes immatriculées ». Là aussi un seul problème, lors d'une prise d'angle un peu trop accentuée sur le vibreur du dernier virage avant la ligne droite des stands, Peter laissait un bout de son carter d'huile sur la piste, ainsi « qu'un peu d'huile ». Grâce à la promptitude de son reflex pour arrêter son moteur, il évitera des dommages plus conséquents.

Vers 9h30, arrivait de Neuchâtel M. Philippe Schweizer. D'un sacré coup de volant il mena vivement sa magnifique Alfa S.Z (ES 30) le tout dans le bruit enivrant d'un V6 3.0 lt à la ligne d'échappement plutôt libérée. Comme quoi, la machine en question n'est pas seulement l'aise dans les salons d'exposition.

Les plus turbulents, furent sans aucun doute, les pilotes des voitures qui n'étaient plus immatriculées. Même non expertisées, elles présentaient pourtant toutes les garanties nécessaires pour pouvoir tourner sans danger. Délivré de la peur de casser, certain se sont réellement surpassés, à l'image de d'Olivier Schmid qui, lors de longues glissades, maîtrisa avec beaucoup d'art et de finesse sa GTV 2000.

Au volant de mon Alfetta 1.6, Claudia Schwaller impressionnât pas mal de gens quant à ses qualités de pilotes, tout comme Mme Béatrice Thueler venu nous rejoindre au volant de sa Bertone 2.0, dans le milieu de la matinée. Elles furent les deux seules femmes à s'être engagées sur la piste et assurément pas les moins rapides. Après une quinzaine de tours, alors qu'elle venait de rentrer dans les paddocks, c'est le visage radieux que Claudia acceptait le verre d'eau qu'Henri Rengel lui avait amené en la complimentant.

Dans ce groupe, dont les participants étaient souvent à la limite, il n'y a eu finalement que peu de casse. Vers 1100, le sgtm Lehman loupait un rapport et explosait sa boîte de vitesse, quelques minutes plus tard, votre serviteur, alors en plein appui dans le virage Honda, perdais la maîtrise de son engin, et après un magnifique tête à queue terminait sa course dans la barrière de pneu, merci Michelin !

A relever que les dégâts sont tous survenus suite à des erreurs individuelles. Aucun accrochage n'est survenu entre les participants. A ce sujet, je profite au nom des organisateurs de remercier tous les membres qui ont tourné, pour leur discipline et leur fair-play.

Vers la fin de la matinée la piste s'asséchait et la cadence montait. La dernière heure était libre et chacun pouvait circuler à sa guise sur le circuit. Philippe Aubry remis en confiance après ses



Et zou ... 10 sur 10 la note de glisse pour O. Schmid



A. Preizen "tiens ! c'est humide à l'extérieur"



Et sous la pluie = belles glissades et maxi plaisir  
Novelli ou l'ombre d'André

Le corps médical en action





déboires du matin, nous fit un spectacle hors du commun, jonglant dans un style très propre avec les lois de la physique, au volant de son incroyable Alfasud. Probablement le plus rapide d'entre nous sur le sec.

A 1145, nous quittions l'enceinte du circuit pour nous rendre à Lignières au restaurant de la Poste pour y dîner. Je vous ferais grâce de ne pas vous rapporter les nombreuses discussions animées qui eurent lieu entre les membres lors de l'excellent repas qui nous a été servi. Philippe Aubry fut très applaudi lors de son discours de conclusion. D'après les échos qui nous sont parvenus, tout le monde a assurément pris beaucoup de plaisir à participer à cette manifestation et nombreux sont ceux qui ont émis le désir de la reconduire régulièrement, à même titre que le rallye par exemple.

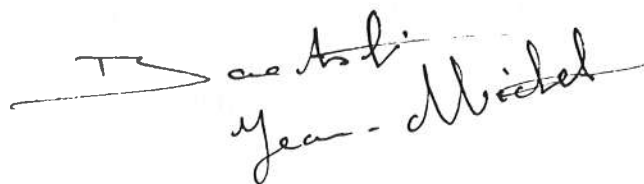
Cela est, à mon avis, parfaitement possible. Personnellement je serai prêt à tenter une nouvelle expérience dans ce sens. Il y aurait, bien entendu encore quelques points à modifier, voir à améliorer (par ex. prévoir des commissaires, un ou plusieurs membres qui seraient chargés de faire des photos, un film ?, etc...). La location du circuit est chère, il est impossible au registre de l'assumer complètement, même tous les deux ans. Aussi il est probable qu'une participation financière même modeste devrait être demandée à chaque participant. Evidemment, celle-ci varierait selon le nombre d'inscrits. Car logiquement plus il y a de monde, moins on paye.

Voilà chères amis, la balle est dans votre camp, alors rendez-vous à l'assemblée générale.

Ont participé à cette journée :	Mme Thueler	Giulia coupé 2000 GTV
	Mlle Schwaller	Alfetta 1.6 lt, 75 turbo
	M. Aubry	Giulia coupé 2000 GTV, Alfasud TI
	M. Goerg	Giulietta Sprint Conrero
	M. Rengel	Giulia Sprint GTA
	M. Autiero	Giulia coupé 2000 GTV
	M. Luthi	Giulia 1600 Super
	M. Perisset	164 3.0 lt, GTV6
	M. Straubhaar	75 turbo
	M. Baertschi	75 turbo, Alfetta 1.6 lt
	M. Grossglauser	90 2,5 lt
	M. Protzen	33 1.7 QV
	M. Novelli	33 1.5 QV
	M. Schweizer	S.Z (ES 30)
	M. Lehman	Alfasud Sprint TI
	M. Schmid	Alfetta GTV 2.0 lt

Je profite de remercier au passage toutes les membres, amis, connaissances ainsi qu'aux quelques pilotes de «passage» fribourgeois qui par leur présence dans l'enceinte du circuit nous ont permis de passer un excellent moment.

Merci à tous !

Handwritten signature of Jean-Michel, with a large arrow pointing to the left.

# LE MUSEE HISTORIQUE ALFA ROMEO A ARESE

Le musée historique est situé à 15 kilomètres au nord-ouest de MILAN et se présente sous la forme d'un vaste bâtiment moderne prenant place au milieu du complexe des usines Alfa Romeo d'ARESE. On peut y admirer plus de 80 voitures exposées sur 7 niveaux différents. Chacune des pièces incarne toutes les techniques utilisées à diverses époques et qui ont fait la renommée de la marque milanaise.

Ainsi le visiteur remonte l'histoire en commençant par l' A.L.F.A. 15 H.P. de 1910 pour terminer son itinéraire devant la "33 NAVAJO" dessinée en 1976 par BERTONE.

Les voitures de compétition y ont une large place puisque nous pouvons voir tous les modèles depuis la 40/60 H.P. de 1913 en passant par les R.L., P2, P3, A, Alfetta 159 et ce jusqu'à la 33 sc 12 de 1977.

Quelques voitures insolites ont trouvé place dans le musée telle cette R.L. de 1925 ayant appartenu à un maharadjah, puis rapatriée du PAKISTAN où elle était utilisée comme véhicule agricole, la monoplace type A de 1931 animée par 2 moteurs 1750 montés en parallèle sous le capot, et une 4 x 4 Alfa Romeo de 1951 (déjà !).

Afin de mieux illustrer l'époque à laquelle évoluaient ces voitures, chaque secteur est agrémenté de panneaux photographiques et descriptifs. Quelques châssis ou moteurs sont représentés en "éclaté" permettant de saisir toute l'originalité des solutions techniques appliquées aux voitures de course puis à la série.

Deux secteurs viennent compléter l'exposition : *la section aviation* pour laquelle Alfa Romeo construit des moteurs et *la section modélisme* très bien présentée sur une galerie.

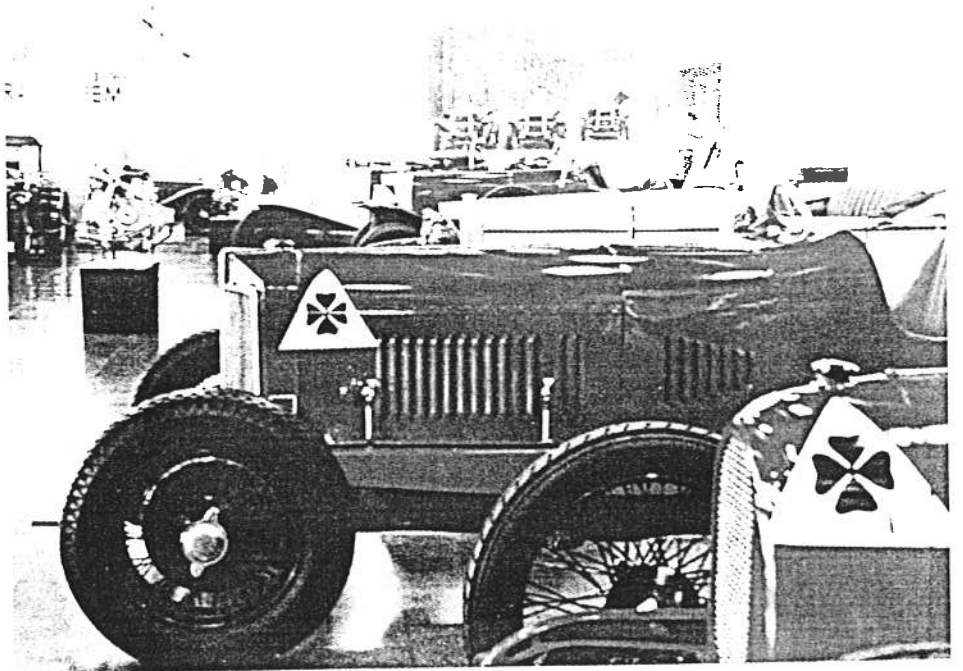
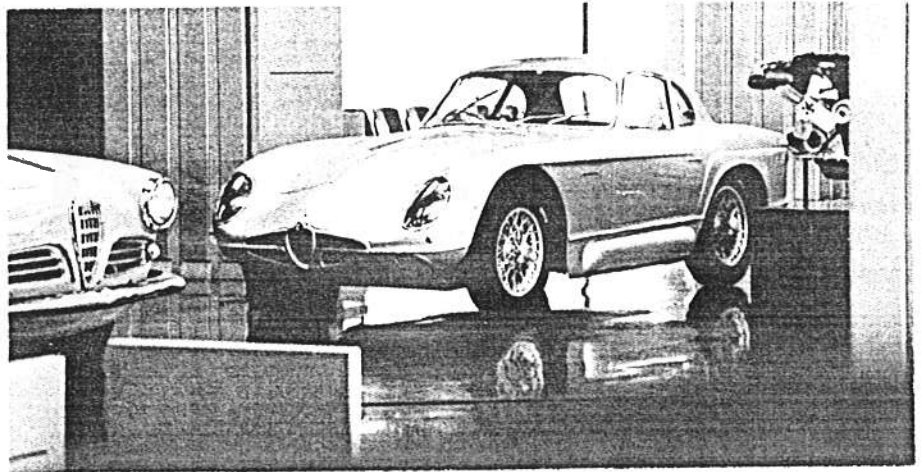
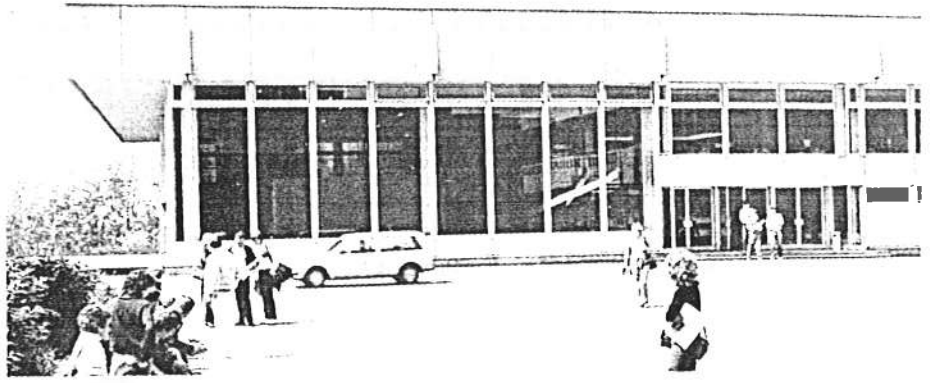
Le samedi 3 septembre 1994, les membres du Registre Suisse Alfa Romeo étaient conviés à visiter ce véritable temple que représente le "MUSEO STORICO" pour tout amateur d'Alfa.

Nous adressons ici nos remerciements au conservateur du musée pour l'accueil qu'il nous a réservé ainsi qu'à Madame AUBRY, Monsieur AUBRY et Monsieur CHARBON pour la parfaite organisation de cette journée.

**Trois musées historiques présentent aussi quelques Alfa Romeo exceptionnelles :**

- A TURIN            ▫ MUSEE DE L'AUTOMOBILE CARLO BISCARETTI DI RUFIA
- A MULHOUSE     ▫ MUSEE NATIONAL DE L'AUTOMOBILE
- A BRUXELLES    ▫ AUTO-WORLD





# 9 EME RALLYE DU REGISTRE

.....

## LE 25 SEPTEMBRE 1994

✱

"Comment le trouves-tu ?"

"Ben... ça manque"

"et si j'en remets une dose ?"

"oui, mais une petite ?"

"tiens, goûte !..."

"ouais, hmm !"

"bon, j'en remets une dose"

"oui mais un chouia"

"touille !!"

"avec un tournevis ?"

"oui, il est neuf"

"ah oui, il est meilleur"

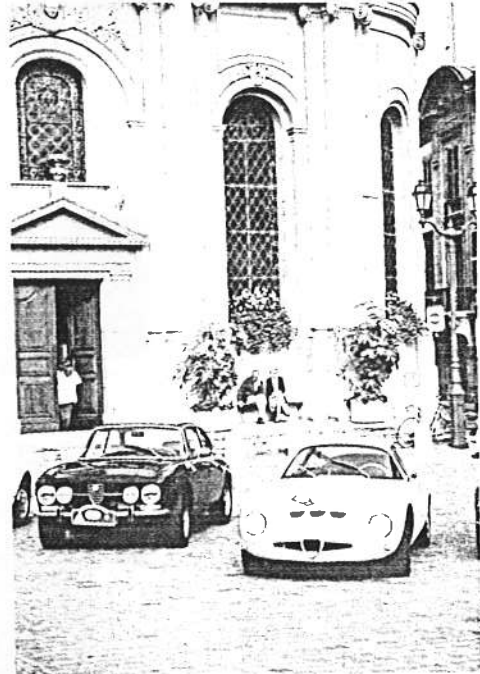
"une rincette ?"

"bien sûr"

"ah non, tu n'essuies pas le tournevis avec ce chiffon ?"

"si, si, ça glisse mieux..."

ben voyons ! ...ça démarre du feu de dieu



Le vendredi soir, lors de notre arrivée à Yverdon, à l'atelier d'Yves CHARBON, le premier travail consistait à la préparation du "KIR"... du dimanche midi et comme de bien entendu il fallait le goûter.

Maintenant, ça vous intéresserait peut-être que je vous narre les péripéties du rallye.

Le dimanche matin, le rendez-vous est fixé place Pestalozzi, centre ville d'Yverdon pour un parcours avec road book de 100 kilomètres.



Accueil chaleureux par le syndicat d'initiative et Miss Yverdon que certains membres du registre auront confondu avec Miss ZAIRE...

De très belle autos et deux surprises ; une 145 prêtée par Monsieur HOFFER, concessionnaire ALFA de la ville et une 155 sport wagon, unique exemplaire au monde amenée par Monsieur SBARO lui-même.

C'est parti à 9 h 30 ; il fait un temps superbe et la campagne est jolie. Dans les prés, des vaches, des vaches et encore des vaches ; très peu de fermes, ce qui nous a évité d'en visiter les cours.

La turbolare a décidé de "sucrer" la roue de la 2600 TOURING car son compteur kilométrique ne dépasse pas les 20 kms.

Un "TUT-TUT" obligatoire au kilomètre 6,700 pour saluer un ami d'Yves et un parcours sinueux qui nous mènera de château en château y compris un du 20ème siècle (pour les ignares du C.A.R.F, c'est un château d'eau)

POMY, MOLONDIN, LUCENS, PRAHINS, ORBE, BAVOIS, LES CLEES, RANCES et pour finir, CHAMPVENT et son célèbre château. CHAMPVENT, le village aux jolies damoiselles dont les cheveux rivalisent avec le soleil et les minous sympas dont je nommerais deux spécimens, Gribouille et Gugusse.

Lors du rallye, j'allais omettre de vous préciser que nous avons eu trois contrôles.

Bonjour ALFA, bienvenue Monsieur ROMEO. Des questions d'enfer pour une marque qui nous est chère ; toutes ces questions donnant de bonnes idées pour un futur rallye sur les terres de France.

En dehors des comiques de l'hexagone qui, lors des réponses aux questionnaires, nous signalent qu'un célèbre carrossier est mort... dans son lit ou que les aérateurs sur le pavillon de certaines ZAGATO s'appellent en Italien les "Lolos de Brigida", il semblerait que la bataille fut rude et le classement serré.

Le parcours n'étant pas chronométré, nous arriverons dans les derniers pour l'heure du déjeuner et pour goûter enfin ce "KIR" préparé avec tant d'amour.

Le repas fut agréable et lors de la remise des prix, Brigitte et votre serviteur eurent la surprise de faire un podium. Je soupçonne Yves de nous avoir aidés à monter une marche... Les réclamations étant reçues le mercredi suivant, nous n'avons rien pu faire. Quant à l'heureux gagnant, il ne lui reste plus qu'à préparer le prochain rallye.

En épilogue, je voudrais saluer Yves CHARBON pour son travail lors de la préparation de ce rallye ; le parcours, le repas tout était parfait (ras le bol des parcours à énigmes et des questions à "la gomme" pour étudiant attardé) et une mention spéciale à tous pour l'accueil qui nous a été réservé.

Amicalement et à l'année prochaine.

Pascal ROBERT



### CLASSEMENT

1°	M.	KOHLER		Giulietta Spider	1961
2°	M.	REYMOND		Spider 2000	1993
3°	M.	ROBERT	(F)	1750 GTV	
4°	Mlle	NICOLET		33	
5°	Mme	AUBRY		Spider 2000	1972
6°	M.	IMHOF		1300 Junior Z	
7°	M.	MAGOS	(F)	Giulietta Sprint	
8.	M.	TIERCY		Spider Touring	1960
9.	M.	NOVELLI		Giulia 1600 Sprint	
10.	M.	DUPASQUIER	(F)	1750 GTV	



# Salon international de l'automobile – Genève

Téléphone: 022/798 11 11 ( 20 Lignes )  
Télex: 422 784 expo ch  
Téléfax: 798 01 00

Case postale 112 – CH-1218 Grand-Saconnex – Genève – Suisse

## COMMUNIQUE DE PRESSE

### **Visiteurs du Salon de l'auto: toujours plus international, jeune... et féminin**

*Une étude portant sur 19'400 interviews a permis de cerner la provenance des visiteurs du 64e Salon international de l'automobile: par comparaison avec les deux dernières grandes enquêtes menées en 1986 et 1990, on constate notamment que les visiteurs étrangers sont toujours plus nombreux et de provenances plus diverses avec 54 pays recensés, que le public rajeunit, enfin que les femmes représentent maintenant plus du quart des visiteurs.*

Le 64e Salon international de l'automobile de Genève a enregistré le quatrième score d'affluence de son histoire, avec 654'439 visiteurs. 19'400 d'entre eux ont été interrogés, soit un taux exceptionnellement élevé de 3% de l'univers concerné.

Le but de cette enquête était de connaître uniquement la provenance et l'âge des visiteurs, et de les comparer avec les résultats obtenus lors de deux sondages effectués en 1986 et 1990.

#### *Toujours plus international*

La constatation la plus frappante est l'internationalisation du public. Avec 28,8% de visiteurs étrangers, en provenance de 54 pays différents (soit quelque 188'500 personnes proportionnellement à l'affluence totale), on assiste à une progression de quelque dix points par rapport aux sondages précédents. Par exemple, la fréquentation de France (plus de 20%) a nettement augmenté alors que celle de l'Italie a doublé (2,4%).

Sur le plan suisse (71,2%), le pourcentage d'Alémaniques est strictement le même qu'en 1990 avec 39,2%, et supérieur à celui des Romands (30,7%), ce qui confirme une fois de plus que le Salon de l'auto de Genève, avec en outre 1,3% de Tessinois, est certainement la manifestation qui réunit le plus grand nombre de suisses de provenances différentes chaque année.

#### *Rajeunissement*

La tranche d'âge des moins de 35 ans est en constante progression, puisqu'ils représentent près de 56% contre 44% en 1986. Le groupe de 35 à 54 ans constitue un petit tiers des visiteurs (31,5%) et celui des plus de 55 ans le 12,6%.

#### *Public féminin en nette progression*

Les femmes représentent maintenant plus du quart des visiteurs avec 26,5%. Leur proportion a doublé depuis 1986 et progressé de plus de 8 points depuis 1990. Ce paramètre est intéressant tant sur le point de vue sociologique que sur celui de l'étude de marchés.

L'institut indépendant Paul Robert & Associés SA, qui a réalisé ce sondage, fournira prochainement les résultats d'une étude beaucoup plus approfondie réalisée auprès d'environ 900 visiteurs et portant sur les goûts et attitudes du public face à l'automobile et au Salon.



N.B. 1% = 6'544 visiteurs

Palexpo, le 9 mai 1994 9/pv



# AGENDA 1995

10-19 FEV.

20' RETROMOBILE - PARIS

9-19 MARS

65' SALON INTERNATIONAL  
DE L'AUTOMOBILE - GENEVE

25 MARS

OLDTIMER - TEILEMARKT  
BERNE

JUIN

SORTIE DU REGISTRE

REGION DU JURA (SO)

18-20 AOUT

RAID PARIS - PANTIN  
SUISSE ASVE

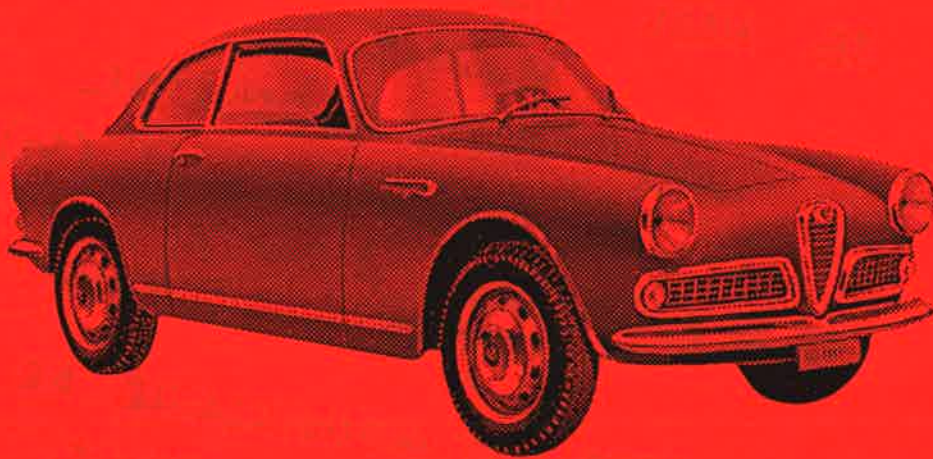
24 SEPT.

10' ANNIVERSAIRE DE  
L'ASVE A BIENNE

RASSEMBLEMENT TOUTES  
MARQUES



## *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) 922.89.01