



Registre Suisse



BULLETIN N°18 - DECEMBRE 1995





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 AUTOMOBILI-
LES CLASSIQUES ALFA ROMEO DANS LEUR ETAT
D'ORIGINE.

La Sauge - 2202 CHAMBRELIEN (SUISSE)

TEL.

(038) 45 14 47

REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO

LA SAUGE 2202 CHAMBRELIEN (SUISSE)

COMPOSITION DU COMITE

PRESIDENTE	AUBRY Arlette La Saugé 2202 CHAMBRELIEN	tél. 038 45 14 47
VICE-PRESIDENT	PERISSET Jacques Les Chaussées 1678 SIVIRIEZ	tél. 037 56 14 93
SECRETAIRE	GARGANTINI Jean-Paul c/o SESAM SA Case postale 100 1218 GRAND-SACONNEX	tél. 022 798 44 60
CAISSIER	LANGER Olivier Beaumont 1 2068 HAUTERIVE	tél. 038 33 54 81
COMMISSION TECHNIQUE	AUBRY Philippe La Saugé 2202 CHAMBRELIEN	tél. 038 45 14 47
RELATIONS EXTERIEURES	DUBACH Friedrich En Chavril 1867 OLLON	tél. 025 39 17 55
MEMBRE ADJOINT	BAERTSCHI Jean-Michel Progrès 41 2300 LA CHAUX-DE-FONDS	tél. 039 23 15 20
ADRESSES ACHAT/VENTE PIECES ENTRE LES MEMBRES DU REGISTRE	BRAND Yves Rue du Beulet 5 1203 GENEVE	tél. 022 345 75 18



SDHM ASVE

Schweizischer Dachverband für Historische Motorfahrzeuge
Association Suisse des Véhicules d'Epoque
Associazione Svizzera dei Veicoli d'Epoca

LE BILLET DE LA PRESIDENTE

Après 8 mois de rodage du nouveau comité, nous nous sommes retrouvés en cette fin d'année dans une jungle de feuilles que nous avons dû taper, trier, coller, en plus trouver des techniques valables et avantageuses pour les photocopier, ainsi que faire un assemblage manuel "économique".

Et ... voilà le bulletin 1995 qui, je l'espère, plaira à chacun.

Je vous rappelle que le bulletin est ouvert à tous et que des textes relatant des sujets intéressants sont les bienvenus.

Parlons encore papier : Le stock des autocollants du Registre étant épuisé, nous en avons profité pour élaborer une nouvelle version en couleur. Vous les recevrez prochainement.

D'autre part, j'ai été très satisfaite du succès remporté par toutes nos sorties 1995 qui ont chacune vu une forte participation des membres, ce qui est très motivant pour l'organisation de nouvelles rencontres.

Je souhaite à tous une

BONNE ET HEUREUSE ANNEE

1996



Alfa Romeo Montréal

Article paru dans la revue "MOTEUR" n° 97 - 25 sept./15 décembre 1972

Il y a comme cela, dans l'histoire de l'automobile, des modèles qui connaissent un démarrage difficile. L'Alfa Romeo Montréal, dont l'origine remonte à un dream car qui fut présenté à l'Exposition internationale canadienne (d'où son appellation) existe pratiquement depuis 5 ans et ce n'est qu'en 1971 que sa commercialisation fut entreprise. Quelques sept cents exemplaires furent construits l'an dernier et distribués sur le marché italien. Et ce n'est qu'au milieu de cette année qu'elle a enfin affronté les pays d'exportation.

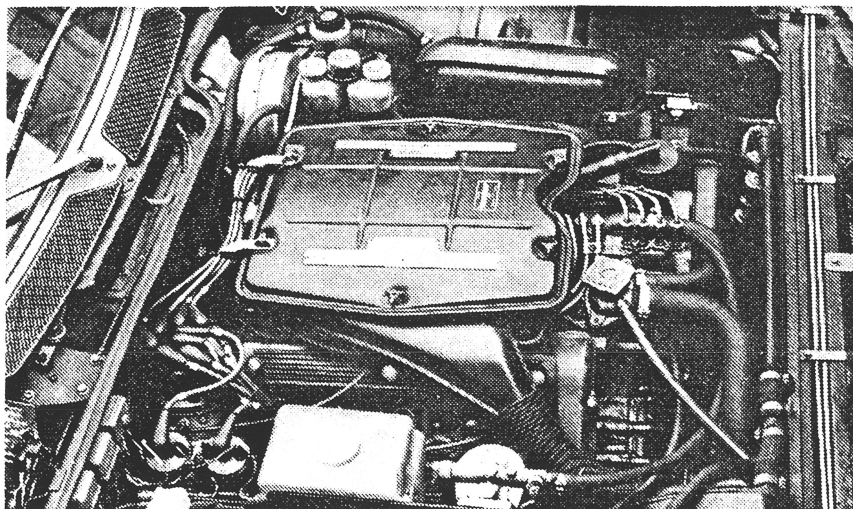


Avant d'avoir la possibilité de nous asseoir à son volant, l'histoire fut longue et, de salon en salon, on put suivre son évolution. Nous fûmes même conviés une fois sur les pistes de Balocco en Italie pour faire plus ample connaissance avec cette voiture que l'on pouvait croire fantôme. En fait, nous eûmes tout juste le droit de faire une vingtaine de kilomètres d'essai en qualité de passager. Cette aventure mémorable ne valait certainement pas le déplacement.

Depuis le coupé 2600 qui connut une carrière laborieuse qui peut laisser croire que, comme Fiat, Alfa Romeo ne saurait connaître le succès avec des modèles de grosses cylindrées, la grande marque milanaise cherchait à asseoir son prestige au moyen d'une voiture de Grand Tourisme susceptible de couronner sa gamme Giulia aujourd'hui complétée par l'Alfasud et l'Alfetta. Le coupé Montréal se voit donc investi du rôle de porte-drapeau mais il devra faire face à une concurrence sévère dans la catégorie allant de 2500 à 3000 cm³: Citroën SM, Dino Ferrari, BMW, etc. La Montréal a pour elle l'expérience gagnée par Alfa Romeo avec ses "Type 33" sur les circuits. A l'origine, le prototype exposé à Montréal ressemblait davantage à une étude de style qu'à un modèle susceptible d'une commercialisation éventuelle. Ainsi, le moteur qui était censé l'animer n'était qu'un quatre cylindres 1600. D'autre part, en examinant la carrosserie, on est en droit de se demander si les techniciens d'Alfa Romeo n'ont pas pensé, du moins au début, à rendre cette voiture plus originale du point de vue technique, à la concevoir par exemple avec un moteur central. Les quatre années qui se sont écoulées sans que la voiture soit produite permettent de supposer que l'on a pu changer de politique en cours de route, que la mise au point fut laborieuse. Il faut aussi tenir compte du fait de la situation difficile qu'a traversée l'industrie italienne et des grèves nombreuses et longues qui ont souvent paralysé les ateliers de Bertone. De toute façon, qu'importe ce qu'aurait pu être la Montréal. La voici, livrée à notre jugement et jugeons-la telle qu'elle est.

Du classique ... évolué

Si l'on examine la voiture sur le plan technique, on peut s'étonner du fait qu'Alfa Romeo n'ait pas cherché à sortir des sentiers battus. Classique, la Montréal ne l'est pas par sa forme, par la disposition des organes mécaniques (moteur avant, roues arrière motrices), par ses suspensions déjà connues sur d'autres modèles de la marque. La lecture de la fiche technique ne surprend pas. La cylindrée de 2,6 litres peut faire croire qu'on a voulu regagner la classe des clients jadis intéressés par le coupé 2600 ; Le rapport de compression de 9 à 1 demeure dans des limites bien raisonnables mais compatibles avec les exigences nouvelles en matière d'antipollution, la puissance limitée à 200 ch DIN au régime normal de 6500 tr/mn, le pont arrière rigide enfin peut paraître désuet sur une voiture de Grand Tourisme moderne vendue 65'000 FF. Tout semble concorder pour donner à la Montréal une apparence paisible, toute de raison, l'accent étant mis sur l'endurance, la longévité, l'agrément de conduite. On n'a pas voulu autre chose qu'une vraie voiture de Grand Tourisme laissant de côté l'aspect sportif. Pourtant, indépendamment du recours aux alliages légers pour de nombreuses pièces mécaniques, la Montréal incorpore quelques éléments techniques intéressants comme la distribution par quatre arbres à cames en tête, la lubrification par carter sec (ce qui a permis d'abaisser le moteur dans le châssis et, partant, le centre de gravité), l'allumage électronique et l'alimentation par le système d'injection indirecte SPICA développé par Alfa Romeo et utilisé depuis longtemps sur les modèles exportés vers les Etats-Unis. Le reste, pourrait-on dire, est conforme à la tradition Alfa Romeo : Essieu arrière rigide localisé longitudinalement par des bras de poussée et transversalement par un élément en forme de T ancré sur le sommet du carter de différentiel autobloquant, barre antiroulis à l'avant comme à l'arrière, freins à disques ventilés (perforations radiales) sur les quatre roues avec servo à dépression et limiteur de pression à l'arrière, direction à circulation de billes, roues en alliage léger, pneus à carcasse radiale.



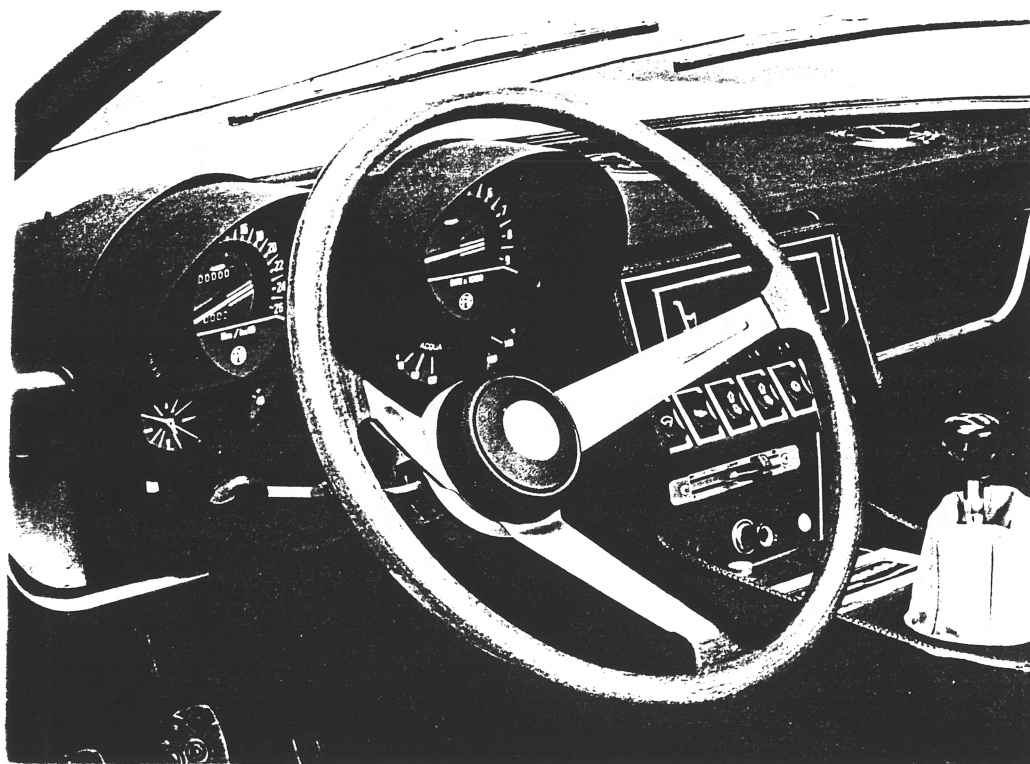
Un moteur de race — Le V8 de 2,6 litres, dérivé de celui de compétition, type 33, atteint même dans cette version tempérée la puissance spécifique respectable de 77,1 ch/l; il se signale par un style remarquable et par une aptitude à tous les usages.

Le Bilan

Ce coupé, que nous avons eu maintes fois l'occasion de découvrir à la faveur des Salons avait fini par devenir insupportable en raison de son inaccessibilité. On le voyait vieillir, on l'avait même cru démodé avant d'avoir pris la route. Or, notre impression est, qu'une fois sorti d'une vitrine ou descendu d'un stand d'exposition, le coupé Montréal est resté une belle voiture. Certes ses formes arrondies, ses artifices de style (les paupières ajourées au-dessus des quatre projecteurs et les ouïes de ventilation formant une échelle derrière les glaces latérales) ne correspondent pas aux concepts actuels, mais il se dégage de l'ensemble une certaine homogénéité et un équilibre agréable.

Finition et équipement : Certains pourront estimer comme pour la carrosserie - que la présentation est un peu trop chargée pour accentuer l'impression de luxe. Personnellement, nous avons trouvé la présentation de très bonne qualité et d'un goût généralement satisfaisant. La sellerie est belle, la finition soignée et l'équipement très complet. On est surpris en prenant place à bord, par la conception des cadrans

où sont groupés tous les instruments de contrôle et tous les témoins lumineux. Bertone s'est laissé aller à quelques idées futuristes mais, à l'usage, cela se montre pratique, le conducteur ayant tout devant lui. Il est toutefois dommage que la lecture de tous ces cadrans soit rendue pratiquement impossible à cause des reflets. A gauche, autour de l'indicateur de vitesse (avec totalisateur kilométrique général et partiel), on trouve la jauge à essence, la pendulette, l'ampèremètre, et les témoins de réserve d'essence, de lanternes et d'éclairage phares. Le cadran de droite groupe autour du compte tours (gradué jusqu'à 9000 t/mn), le thermomètre d'eau et celui d'huile et les voyants de ventilateur de chauffage, de frein à main serré et d'alimentation (pression d'essence), Le commodo d'éclairage et la commande des clignotants sont à gauche de la colonne de direction, une touche sur chacune des trois branches du volant commande les avertisseurs (ville et route), un bouton au plancher permet d'actionner le lave-pare-brise et l'action simultanée des essuie-glace. Sur la console centrale sont réunis tous les interrupteurs (essuie-glace, inverseur des avertisseurs, glaces-électriques gauche et droite, éclairage du tableau de bord et du compartiment arrière, lunette arrière chauffante, allume-cigares, ventilateur de climatisation à trois vitesses, etc.).

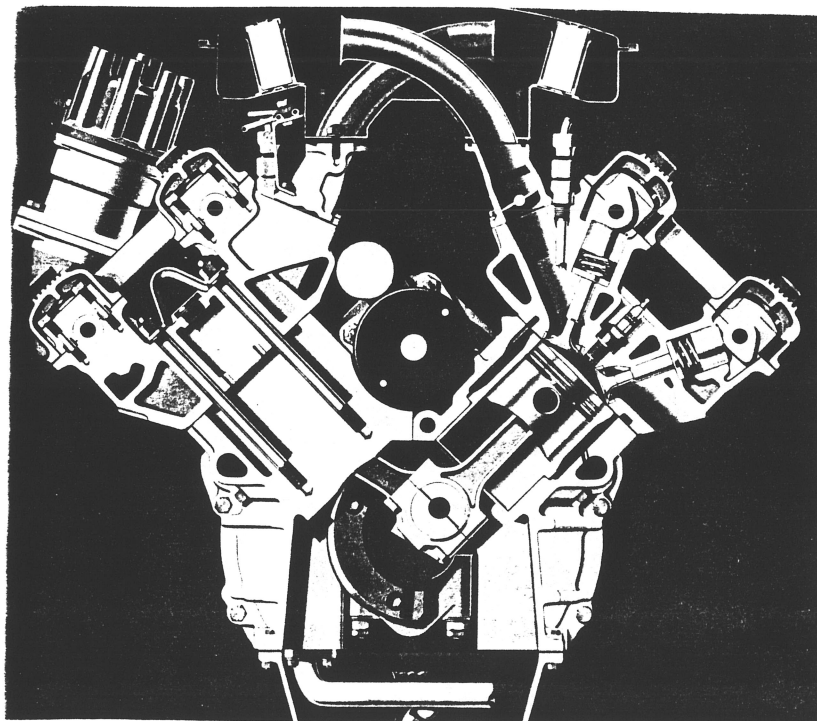


Confort : Si, dès la prise de contact, on ne peut manquer de remarquer que le pont arrière est rigide, on doit admettre que la Montréal est certainement l'une des voitures de Grand Tourisme les plus confortables. La souplesse de la suspension jointe à la qualité des sièges bien enveloppants et à des amortisseurs bien étudiés de ce point de vue, donnent un excellent confort qui ne se trouve diminué ni par les remous d'air à haute vitesse, ni par le niveau sonore du moteur qui, exception vers 1500 t/mn, semble tout faire pour qu'on l'oublie.

Habitabilité : Les deux places avant sont de dimensions très suffisantes pour offrir beaucoup d'aisance dans les mouvements : 135,5 cm de largeur aux coudes et 85 cm de hauteur sous plafond. A l'arrière en revanche, et malgré les efforts méritoires du constructeur, les deux petites places aménagées à grand-peine sont pratiquement inutilisables, même par des enfants ou un adulte sur un petit parcours. Car, bien que la largeur aux coudes soit encore de 131,5 cm à l'arrière, la hauteur sous plafond n'est plus que de 73 cm (attention aux charnières de fermeture de lunettes arrière) et, surtout, la distance entre le dossier avant et le dossier arrière est à peine de 39 cm.

Coffre : Force est de considérer l'espace libre derrière les sièges avant comme un complément du coffre à bagages qui est de capacité fort réduite. Dissimulé sous un plan repliable, facilement accessible par la grande lunette arrière, le coffre ne peut contenir que deux petites valises. Cela s'explique par la présence de l'importante roue de secours sous le plancher où il n'est pas aisé d'aller la chercher.

Moteur : Ce V8 à quatre arbres à cames en tête, directement dérivé du moteur de compétition de l'Alfa 33, est une merveille. Moins par sa puissance volontairement limitée que par sa souplesse étonnante, son absence totale de vibrations, son aptitude à atteindre très facilement la limite des 7000 tr/mn et son silence de fonctionnement. Nous aurions aimé, quant à nous, que la "musique" de l'échappement soit mieux étudiée. En se référant à la fiche technique, les résultats obtenus pour les reprises à basses vitesses peuvent paraître étonnants. En réalité, si le couple maximal(26,0 mkg DIN) n'est atteint au régime relativement élevé de 4500 tr/mn, il faut savoir que l'on conserve au moins 90 % cette valeur entre 3000 et 6000 tr/mn.



Transmission : Pression un peu forte à exercer sur la pédale d'embrayage, celui-ci étant bien progressif. Quant à la boîte à vitesses, elle est réellement exceptionnelle par sa facilité de manoeuvre, la rapidité des changements, la synchronisation et l'étagement. A noter que l'on ne perçoit aucun bruit de transmission, ni de boîte, ni de levier, ni de pont arrière.

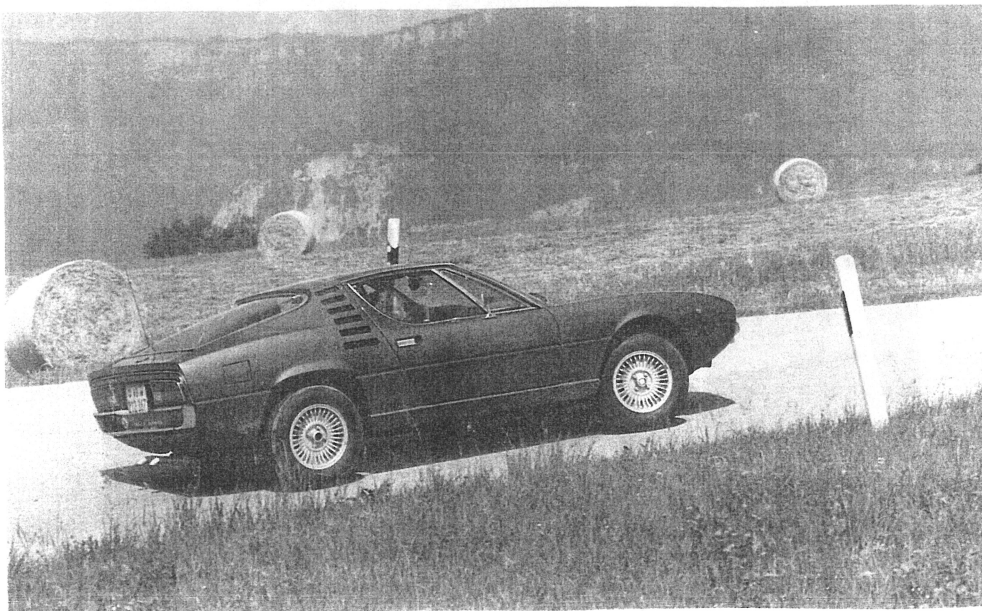
Suspension : Efficace comme nous l'avons dit sur le plan du confort, la suspension s'apparente davantage à celle d'une voiture de tourisme qu'à un coupé sportif. Souple, elle explique que la voiture se cabre à l'accélération et que l'avant "plonge" au freinage. Cela influe sur la qualité de l'éclairage des projecteurs (par ailleurs de bonne qualité).

Direction : C'est peut-être ce que nous avons le moins aimé dans la Montréal. D'abord ce volant de grand diamètre, mais surtout le sentiment d'avoir entre les mains une direction floue. Etant donné qu'elle n'est pas assistée, il a fallu opter pour une démultiplication assez forte afin d'en préserver la légèreté de manœuvre : il faut quatre tours de volant pour braquer d'une butée à l'autre. C'est beaucoup pour une voiture de sport et la conséquence en est que la précision ne saurait être considérée comme une référence.

Tenue de route : Le circuit routier de Montlhéry étant fermé, nous n'avons pas pu placer la voiture dans des conditions limites d'utilisation. Restait l'autoroute où, malgré la réserve que nous avons faite concernant la précision de la direction, la Montréal nous a donné immédiatement une confiance absolue. Une fois que nous nous sommes rendu compte que les grands débattements de suspension ne se traduisaient par aucun déséquilibre ou aucune modification de trajectoire, nous avons exploité les ressources du moteur sans aucune réserve. Sur ce terrain, elle s'est montrée très saine et très agréable.

Freinage : Il faut une assez forte pression sur la pédale pour obtenir un bon ralentissement lorsque les freins sont froids. La pression est moins importante à chaud et l'efficacité comme la stabilité ne peuvent être critiquées. Il semblerait qu'en raison soit du choix des garnitures, soit de très bonne ventilation permanente, les freins travaillent la plupart du temps à trop basse température. Mais l'essentiel n'est il pas de garantir un bon freinage en usage intensif ?

Consommation : Les chronométrages effectués à Montlhéry et la détermination de la vitesse maximale sur autoroute se sont soldés par une consommation de 16,7 litres au 100 km, ce qui paraît tout à fait raisonnable compte tenu du mode d'utilisation. Une autre mesure que nous avons faite a donné 16,4 litres ce qui tendrait à montrer que la consommation est, jusqu'à un certain point, peu influencée par la cadence de conduite. De toute façon la contenance du réservoir est trop limitée.



Conclusion : Abordée avec quelques irritations dues à la longue attente qui nous fut imposée par le constructeur avant de pouvoir lui faire subir un véritable essai, l'Alfa Romeo Montréal a réussi à nous séduire. C'est, à notre sens une voiture bien équilibrée dans bien des domaines. Rapide et confortable, silencieuse et dotée de bonnes accélérations, admirablement servie par un moteur docile et une boîte de vitesses douce et efficace, stable en ligne droite et sûre au freinage, elle a su nous offrir davantage que ce à quoi nous nous attendions. elle n'est pas prétentieuse dans ses objectifs mais elle les atteint et c'est là l'essentiel. Que demander d'autre à une vraie voiture de Grand Tourisme ?

CARACTERISTIQUES ET PERFORMANCES

Vitesses maximale (autoroute)

223,602 km/h pour 225 km/h au compteur et 7'100 tr/mn (régime réel : 6'860 tr/mn)

Compteur et compte-tours :

<u>Vitesse</u> <u>lue</u>	<u>Vitesse</u> <u>réelle</u>	<u>Régime</u> <u>lu (5è)</u>	<u>Régime</u> <u>réel</u>
60	53,6	1800	1725
80	76,3	2450	2340
100	96,0	3000	2945
120	115,8	3750	3550
140	133,3	4250	4090
160	160,6	5000	4925
180	176,7	5650	5420
200	197,8	6250	6070
220	219,5	7000	6730

Accélération (départ arrêté) :

400 mètres :	15,2 s
1000 mètres :	28,0 s
De 0 à 60 km/h :	4,1 s
De 0 à 80 km/h :	6,3 s
De 0 à 100 km/h :	8,5 s
De 0 à 120 km/h :	11,4 s
De 0 à 140 km/h :	15,4 s
De 0 à 160 km/h :	19,8 s
De 0 à 180 km/h :	26,4 s
De 0 à 200 km/h :	38,6 s

Reprises :

De 30 à 100 km/h :	en 4°/12,8 s	en 5°/14,8 s
De 40 à 100 km/h :	en 4°/12,1 s	en 5°/14,8 s
De 80 à 100 km/h :	en 2°/ 2,4 s	en 3°/ 2,9 s en 4°/4,4 s en 5°/ 5,4 s
De 80 à 120 km/h :	en 3°/ 5,5 s	en 4°/ 7,7 s en 5°/10,2 s

Boîte de vitesses :

Régime limité autorisé : 7000 tr/mn

Vitesse maxi (réelle) en 1° :	66 km/h
Vitesse maxi (réelle) en 2° :	106 km/h
Vitesse maxi (réelle) en 3° :	137 km/h
Vitesse maxi (réelle) en 4° :	192 km/h

Transmission :

<u>Rapport</u>	<u>Vitesse à 1000 tr/mn</u>
première	2,99/1 9,48 km/h
deuxième	1,76/1 16,11 km/h
troisième	1,30/1 21,91 km/h
quatrième	1,00/1 28,36 km/h
cinquième	0,87/1 32,60 km/h
arrière	3,64/1 7,79 km/h

Capacités :

Essence ; 63 litres. Huile ; 12,1 litres. Circuit de refroidissement ; 12 litres

Consommation :

De 15 à 18 litres au 100 km.

Dimensions :

Empattement : 235 cm voies AV/AR : 137/134 cm longueur : 422 cm largeur : 167 cm hauteur : 120,5 cm

Poids à vide : 1270 kg rapport poids/puissance : 6,35 kg

article retranscrit par J.-M. Baertschi/La Chaux-de-Fonds

Sortie "Les Cinq Cols" du samedi 17 et du dimanche 18 juin 1995

Il est samedi 17 juin 1995 à 1000, sur la place de parc du garage Brändli à Grenchen, après un café et un croissant (plusieurs pour ceux qui avaient grande faim), les membres présents s'installaient au volant de leur Alfa Romeo et un cortège de 14 voitures s'ébranlait en direction du premier col de la journée; Le Weissenstein.

A Selzach, M. Henri Rengel et son agile Matta de 1951, suivi comme son ombre par M. Ueli Johner et son coupé 2000 GT Veloce, nous faussaient compagnie et prenaient un raccourci. Finalement, nous nous retrouvions tous au pied du col en question. Les uns après les autres, les participants partaient à l'assaut de cette route plutôt escarpée, dont le sommet culmine à 1279 m.. Certains adoptaient un rythme de promenade alors que d'autres partaient au galop (presque tout le monde en fait).

Relevons qu'un des participants, avait décidé de franchir ledit col au côté de l'un des pilotes les plus rapides de la journée. Ce cameraman téméraire dû s'agripper comme il pouvait pour ne pas être éjecté hors de l'engin et en même temps tenir sa caméra vidéo. Bel exploit qui malheureusement n'aura pas le résultat mérité, ce membre courageux n'ayant qu'à la fin du parcours remarqué que sa caméra ne s'était pas enclenchée correctement (sûrement les nids de poules !).

Après ces quelques émotions, c'est à la gare de Gänsbrunnen que l'on se retrouvait, pour prendre tous ensemble la direction de la cure de la petite église protestante de Grandval, afin d'y prendre le repas de midi dans le jardin. Pour le dîner, M. André Gigandet de la boucherie du même nom, nous avait préparé de succulentes côtelettes de porc ainsi que de la salade de pomme de terre.

Après s'être copieusement sustentée, notre caravane reprenait sa route pour le pied du col de la Binz. Il y a quelques années sur cette route se courrait la première spéciale de l'ex-rallye de Court.

La chaussée étant étroite, la vitesse de passage fut plutôt lente, ceci mis à part le propriétaire de la Matta (toujours lui), qui nous rappelait que ce surprenant véhicule tout-terrains est motorisé par une mécanique 1900 plutôt performante pour un 4x4 de cette époque. Vitesse de passage assez spectaculaire également pour l'ami Daniel Imhof qui avait fait le déplacement dans le Jura au volant de sa Junior Z dotée d'une mécanique plutôt méchante.

A nouveau tous réunis à Court, par la route cantonale nous nous sommes dirigés sur Reconvilier, Saules et le Fuet.

Par groupes de trois, les participants empruntèrent le petit col des Ecorcheresses, ceci en passant par Bellelay, Châtelat, Souboz et Perrefittes. Sur cette route également se courrait l'une des spéciales du rallye de Court des plus prisées du public, ceci par rapport aux nombreux virages qui agrémentent le secteur et qui firent bien entendu la joie de certains membres (ce n'est M. Kaufmann qui me contredira).

Relevons encore pour les amateurs de deux roues, qu'entre Perrefittes et Les Ecorcheresses avait également lieu la célèbre course de côte de motos du même nom comptant pour le championnat suisse.

Lors de cette traversée, certains eurent quelques peines à voir la signalisation (flèches rouges) que Christian Gerber et moi avions mis en place.

Au volant de son spider, Mme Nicole Lassueur probablement affairée à négocier au mieux les nombreuses courbes de la petite route empruntée et apparemment très intéressée par la belle région que nous traversions, fit un "petit détour" par les gorges du Pichoux, Undervelier, Bassecourt et Delémont, lieu où le très actif Christian Gerber, très en verve au volant de son Alfa 75 turbo, réussissait finalement à la rejoindre et à la raccompagner à bon port. Au restaurant de Sous-la-Rive à Moutier tout le monde pu se désaltérer, faire un mini-golf, ou jouer ... au ping-pong.

Gentiment les uns après les autres les participants prendront la direction de l'hôtel des Gorges, où ceux qui dormaient sur place purent prendre leurs quartiers. Le souper se déroulait dans une ambiance bonne enfant, ceci, il faut le relever, en partie grâce à la qualité du service. Les discussions sur la journée allaient bon train, et finalement ceux qui avaient décidé de ne participer qu'au samedi se réservaient de revenir dimanche, ceci à l'exception d'un équipage.

Pour conclure cette soirée, un projecteur mis à disposition par notre ami Mauro Dantoni, nous permis de visionner les cassettes vidéos réalisées pendant la journée par le susnommé et M. Philippe Aubry. Ce fut tardivement que les derniers membres, pris dans de passionnantes discussions sur un sujet plutôt bien connu de nous tous et que je n'aurai pas la gageur de nommer, allèrent se coucher.

Dimanche matin, un vilain et "frisquet" crachin avait pris la place du soleil, mais il en fallait plus pour décourager les participants. A 0900, les membres ne venant que cette journée étaient tous au rendez-vous et à l'heure SVP.

Un seul désistement à déplorer, Peter Luthi en proie avec d'insolubles problèmes d'essuie-glace sur son spider Giulia, préférait jeter l'éponge.

Après un solide déjeuner, à 0920 tout le monde pris la direction de Grandval, Crémines et Corcelles. Par groupes de 4 voitures séparés de quelques minutes, les participants franchirent en premier lieu le col de la Hauteur, pour se retrouver à Vermes. Cette route fut également utilisée de nombreuses années par les participants du rallye de Court (encore !!!).

Depuis le village précité, la colonne reprit sa route par le Val-Terbi en direction du Col de Scheulte.

De nouveau par petits groupes, dans le brouillard et la pluie, les membres prirent d'assaut le dernier et plus long col du week-end.

A Ramiswil, en attendant que tout le monde se soit retrouvé, les premiers arrivants iront patienter au "Gasthof" local, devant un bon café chaud.

La caravane reconstituée, elle se dirigera par Mümliswil, Balsthal et la vallée du Rosinlithal en direction de Welschenrohr, lieu où les patrons du restaurant "Kreuz" nous ont accueillis pour nous servir le repas de midi, non sans quelques problèmes il faut le relever, certains ayant quelque peu oublié le repas qu'ils avaient commandé lors de leur inscription.

Le dîner terminé, pendant le café, M. Mauro Dantoni installait son projecteur et tout le monde pu à nouveau profiter de ce que nos deux spécialistes vidéo avaient filmé durant la matinée. Vers 1500, les participants se réunissaient à l'extérieur pour la photo souvenir et après les adieux d'usage, chacun reprenait la route du retour.

Je profite de cette occasion pour remercier MM Dantoni et Aubry, de leur contribution au film vidéo qui a été tourné et pour la mise à disposition du projecteur.

Mes vifs remerciements également à M. Christian Gerber, pour son coup de main à l'organisation et ses rapides et judicieuses interventions qui ont permis à la sortie de se dérouler sans problème.

Et bien sûr, un grand merci à tous les participantes et participants d'être venus avec leur plus belle voiture, pour leur patience et pour avoir apporté leur bonne humeur à cette sortie afin que celle-ci puisse se dérouler dans l'excellente ambiance que nous avons connue malgré les conditions météorologiques déplorables du dimanche.



Ont participé à cette sortie :

Mme Arlette Aubry

Mme Brigitte Dantoni

Mme Claudia Baertschi

*Mme Nicole Lassueur**

Mme Elisabeth Rengel

M. Philippe Aubry

M. Jean-Michel Baertschi

M. Mauro Dantoni

M. Willi Gabrielli

*M. Christian Gerber**

M. Daniel Imhof

M. Ueli Johner

M. Christophe Kaufmann

*M. Sergio Montanari**

M. Kurt Obrecht

*M. Patrizio Pieren**

M. André Protzen

M. Henri Rengel

M. Stéphane Reymond

Spider 2.0 Veloce, 33 16V Permanent

1300 GT Junior

Giulia 1300 Nuova Super

Spider 2.0

Junior Zagato 1600

Spider 2.0 Veloce, 33 16V Permanent

75 Turbo

Spider 2.0

Spider 2000 Touring

75 Turbo

Junior Zagato 1300

2000 GT Veloce

Giulia 1600 Spider

Giulia Sprint GT

Giulia 1600 Spider

1300 GT Junior

2000 GT Veloce

Matta, Giulia Sprint GTA

2000 GT Veloce

**nouveaux membres*

J.-M. Baertschi

STAMM EN PLEIN AIR DE JUILLET

Sur l'initiative de M. Pierre Lüthi, nous avons organisé le stamm de juillet sur le Mont Vully côté est, magnifique endroit tranquille avec vue sur les lacs de Morat et de Neuchâtel où nous nous sommes hâtés de faire une séance photos avant le souper et la nuit tombante.

Ce fut une belle occasion pour une fois de ne pas laisser nos Alfa sur un parking toutes seules où aux côtés de compagnes ne sachant que manger de la choucroute ou avec des baguettes.

Bref, pour une fois tout était à prendre avec: table, chaises, viande, salade, chips, vin, etc...

Le rendez-vous était fixé à 19h00 comme tous les stamms, mais Pierre était déjà venu préparer le bois l'après-midi.

Pendant que je balisais le chemin de petites flèches dotées d'une croix et d'un serpent un quart d'heure avant le rendez-vous, d'autres membres qui s'étaient regroupés à Avenches ont fait un petit détour par Cudrefin pour profiter d'une ligne droite et titiller les 180 km/h.

Dix autos étaient présentes, deux ne sont pas sur la photo, elles sont arrivées trop tard pour le diaphragme de mon appareil.

Cette soirée nous a permis de faire connaissance avec un nouveau membre M. Gaetano De Marcellis, possesseur d'un Spider Giulia.

Les derniers sont partis à minuit.

Cette expérience est à renouveler l'année prochaine au mois de juillet en cas de beau temps.

P. Aubry



10^e RALLYE DU REGISTRE

dimanche 27 août 1995



Gâtés par une belle levée du jour, nous arrivons à Ursy où Jacques, sa femme et toute une équipe nous attendaient déjà; les croissants et le café prêts.

Une fois les 25 équipages réunis, nous voilà déjà à la première épreuve : Il y a différentes manières de casser des oeufs, en général cela se fait à la main mais parfois une roue arrière et un frein à main mal dosé peuvent être utiles...

Ensuite, un parcours intéressant, nous permettant différentes allures à plein gaz à la mode "grand papa" selon l'intérêt individuel, nous est proposé. L'itinéraire suit la route d'Ursy vers Rue, Oron-la-Ville, Oron-le-Château, Romont, Siviriez, Lucens, Neyruz pour arriver à Sottens.

Se réjouir du beau paysage ne suffisait pas, il fallait remplir un questionnaire. Grâce à celui-ci, j'ai même appris qu'un chien sait lire l'horaire des CFF (moi je n'arrive pas toujours...). Sur une poya, si vous cherchez le nombre total de vaches, il ne faut pas oublier de déduire le taureau. La pétanque sur terrain inhomogène est une loterie, toutefois bien adoucie par un apéritif. De plus, avec le nez on peut ajouter des points et il faut lire avec les yeux et non pas avec le cerveau (être dans le "le" pétrin) Un petit jeu de quilles ou mieux un jeu de petites quilles terminait le questionnaire à l'Auberge de Sottens.

Après un bon repas, dernier suspens la distribution des prix a lieu . Le 1er prix a été gagné par l'équipage de Monsieur G. Fagioli.

Si seulement j'avais connu le prix du dernier; une caisse de bière sicilienne "Messina" pour notre ancien président, qui, manifestement, ne voulait pas gagner. *Gaffes-toi l'année prochaine car je n'étais déjà pas loin de toi!*

Un dernier regard sur le très beau plateau d'ALFA réunies termine cette belle journée et voilà déjà le moment de partir dans tous les sens.

Un très très grand merci à Jacqueline, Jacques et leur équipe qui ont mis sur pied ce rallye si beau et si intéressant.

A la prochaine!

P. Lüthi

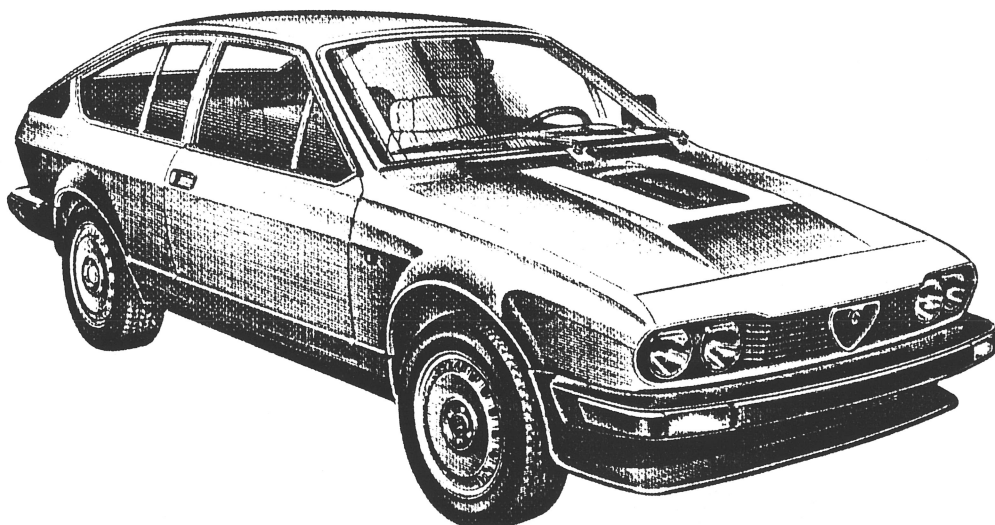


ALFA ROMEO *gtv 6* 2.5

15 ANS DEJA - BIENVENUE AU REGISTRE

Dévoilée en novembre 1980, la GTV 6 apparaissait dans notre pays l'année suivante, ce qui nous permettra d'accueillir au Registre celles qui auront 15 ans en 1996.

Cette GTV signée Giorgetto Giugiaro en 1974 sera produite pendant 12 ans, aussi longtemps que sa devancière le coupé Bertone, bien que n'ayant jamais réussi à le faire oublier; la preuve est qu'elles furent produites conjointement de 1974 à 1976.

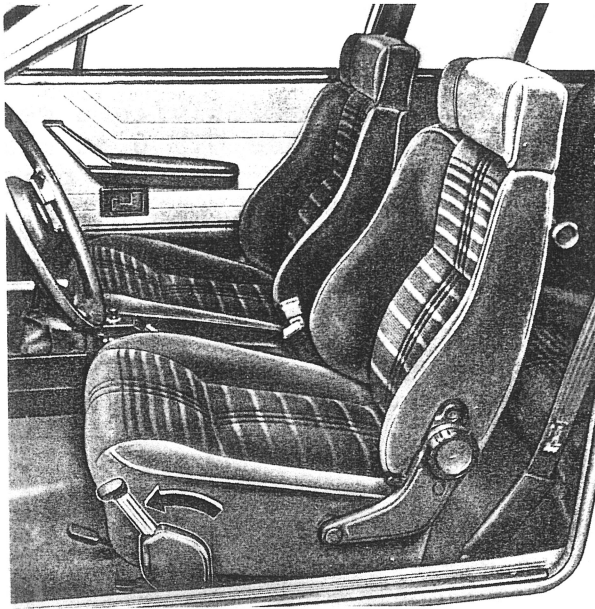


La nouvelle GTV de 1980 est construite sur la base Alfetta de 1974 avec un empattement de 2,40 m. Elle héritera le moteur de la puissante Alfa 6, le premier 6 cylindres en V de l'histoire Alfa Romeo, adoptant au passage un système d'injection Bosch L-Jetronic à la place des carburateurs, garantissant la même puissance de 160 Ch à un régime moins élevé 5600 tr/min au lieu de 5800 tr/min., le couple perdant à peine 1 MKG dans l'opération. L'injection permettra au V6 d'aligner des valeurs de consommation très honorables pour une telle puissance et de respecter les normes anti-pollution des USA qui absorberont le 20% de la production des GTV 6.

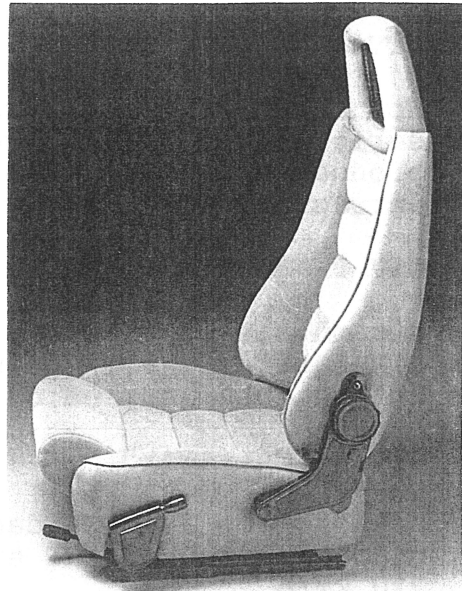
Elle adoptera pour l'occasion de nouveaux pare-chocs enveloppants, ainsi que divers accessoires de carrosserie, le tout en matière synthétique.

Les teintes de carrosserie seront moins variées, seuls resteront au catalogue le rouge, le gris, l'anthracite et le noir.

L'intérieur ne changera pas de façon radicale, les sièges demeureront ceux de l'Alfetta GT jusqu'en juillet 1983.



1ère série



2ème série

En définitive, c'est le tableau de bord qui recevra la transformation la plus visible, son compte-tours particulier, reigning seul devant les yeux du pilote façon Tubolar, sera rejoint par le compteur kilométrique à sa gauche et une grande montre à sa droite.

C'est justement au cours de 1983 que le modèle connu le changement le plus important de sa carrière. Dans l'habitacle, les sièges auront droit à un tout nouveau dessin moderne avec appuie-tête grillagés. Le tableau de bord restera identique, les vitres des portes deviendront électriques. Une bande de protection de couleur noire fera son apparition sur le bas des flancs et en-dessous la peinture aura la couleur des pare-chocs.



GTV 6 2ème série avec jantes Ronal 7x15

LES SERIES SPECIALES

GTV 6 "PRODUCTION"

Nos voisins français auront droit en exclusivité à cette série éditée en mémoire des victoires des GTV 6 au championnat de France de production, couleur rouge ou gris antracite.

GTV 6 "MONACO"

disponible au Bénélux, en Allemagne et en France, sa particularité sera sa peinture de couleur bordeau métallisé et son intérieur en cuir beige clair.

GTV 6 "CALLAWAY"

transformée aux USA dans le Connecticut, 230 CV et 34 mkg grâce à 2 turbos IHI et 6,2 s de 0 à 100 km/h et plus de 220 km/h.

GTV 6 "ANDALOUSIA"

commercialisée en Australie avec des sièges Recaro, un volant Momo et la suspension retouchée.

GTV 6 "GRAND PRIX"

Série spéciale depuis 1985. Kit de carrosserie dessiné par le dessinateur Fissore, jantes "à trous" Speedline 150 TR 365 FH-40 chaussées de pneus Michelin TRX 200/60 HR 365 , couleur gris argent, rouge ou noir.

GTV 6 "GRAND PRIX POUR L'ALLEMAGNE"

Série limitée à 100 exemplaires avec 3 couleurs disponibles : gris argent, rouge ou noir. Jantes Rial 7 x 15, pneus 225/50 VR 15, suspensions abaissées avec amortisseurs sport, phares anti-brouillard, 2ème rétroviseur extérieur aussi électrique, console centrale modifiée avec deux manomètres supplémentaires de température, intérieur cuir. En plus les pare-chocs, le spoiler et les bas de caisse sont peints dans la même teinte que la carrosserie.

GTV "3,0 L"

produite à 200 exemplaires avec la collaboration de Autodelta et la filiale sud-Africaine d'Alfa Romeo pour permettre son homologation dans les épreuves africaines. Résultat : 6 carburateurs Dell'Orto, 175 ch à 5800 tr/min et plus de 220 km/h.

La GTV 6 possède un potentiel certain en collection, n'oublions pas que c'était le modèle au sommet de la gamme de la marque pendant toute sa production et qu'elle a été produite à seulement 22'500 unités.

Toutefois, une restauration complète peut devenir très coûteuse de par sa conception de carrosserie compliquée et des pièces déjà très difficiles à trouver. Cependant, méfiez-vous à l'achat d'une telle voiture, actuellement, certaines sont tombées depuis déjà quelques années dans des mains peu recommandables, ce qui explique des prix d'occasion très bas et aussi que certaines ont déjà été tirées jusqu'au bout avec un entretien moins que minimum, ce qui s'est déjà produit avec les Alfa des générations précédentes. La robustesse de la mécanique permet certaines fois de tirer les carrosseries au-delà de leur limite.

Mais, ne voyons pas tout en noir, il reste de très belles GTV 6 dans notre pays et qui ont appartenu à des gens biens qui les ont méritées et bien entretenues chez des agents de la marque ou des spécialistes.

Alors, si le modèle vous intéresse, n'attendez pas, lancez-vous à l'eau, il est encore temps de faire de belles affaires avant que l'inflation ne reprenne ses droits. Certains membres du Registre l'ont compris et en ont déjà mise une de côté.

RESULTATS EN COMPETITION

Championne d'Europe des voitures de tourisme : 1982, 1983, 1984 et 1985

Championne d'Italie des rallyes : gr N en 1982, gr A en 1983

Championne de France des voitures de production : 1983

Championne de Suisse des voitures de tourisme : gr N 1984

Pour ne parler que des championnats à ma connaissance.

Jamais le gr N depuis sa création n'a été autant dominé par une voiture que la GTV 6, que ce soit en rallye ou en circuit.

Il faut rappeler la 3ème place de Yves Loubet au tour de Corse 1986 avec une gr A derrière 2 voitures du gr B d'usine. On doit cet exploit à un pilote corse qui fut le digne héritier de Jean Rolland dans le championnat de France.





ALFA VINCE



Francia-Lombardi (Alfetta GTV6 2.5)

EUROPEO TURISMO

Alfetta GTV6 2.5
(2^a Divisione)

8 vittorie
(su 8 gare)

* 500 Km Monza (1-4)
1° Drovandi-Zapico (Autolodi Corse)

* 500 Km Vallelunga (8-4)
1° Cipriani-Toffoli (Team Biesse)

* 500 Km Donington (28-4)
1° Cremer-Swyszen (Luigi Racing)

* 500 Km Pergusa (13-5)
1° Drovandi-Zapico (Autolodi Corse)

* Gran Premio di Brno (10-6)
1° Francia-Lombardi (Team Biesse)

* Zeltweg (17-6)
1° Drovandi-Zapico (Autolodi Corse)

* Salisburgo (1-7)
1° Francia-Lombardi (Team Biesse)

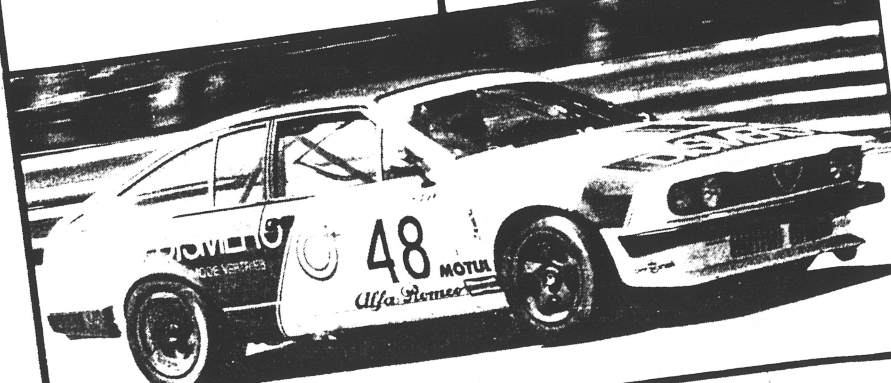
* 500 Km Nurburgring (8-7)
1° Cremer-Drovandi (Luigi Racing)

CLASSIFICA CAMPIONATO EUROPEO TURISMO MARCHE (dopo 8 gare)

1. ALFA ROMEO punti 160
2. JAGUAR punti 140
3. BMW punti 112



Drovandi-Cremer (Alfetta GTV6 2.5)



Cipriani-Toffoli (Alfetta GTV6 2.5)

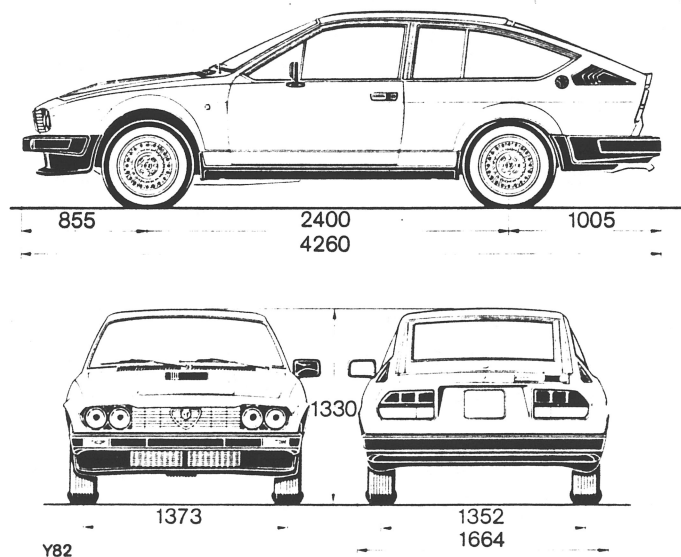
L'Alfa Romeo, che non partecipa direttamente alle competizioni, ringrazia i suoi clienti sportivi, le scuderie e gli sponsor per le vittorie conseguite con le proprie vetture

DONNES TECHNIQUES

- Moteur : V6, 2492 cm³ (88/68,3 mm). Tx de comp. 9 à 1
160 ch Din à 5600 tr/min 21,7 mkg à
4000 tr/min. Alimentation inj. Bosch
L-Jetronic. 1 ACT par rangée de cylindre.
Bloc et culasse en alu.
- Transmission : boîte à 5 rapports et embrayage bidisque
- Suspensions : AV par triangles superposés, barres de
torsion longitudinales, barre anti-roulis

AR pont de Dion, ressorts hélicoïdaux,
parallélogramme de Watt, barre anti-roulis
et amortisseurs. Direction à crémaillère.
- Performances : 210 km/h, km D.A. 30" env. 0 à 100 km/h
8,5 env. R.P.P. 7,56 kg/ch
- Poids : 1210 kg
- Cx : 0,39

P. Aubry



Dimensioni in mm.

Circuit du Mas-du-Clos, course de côte de Moutier-d'Ahun "Les 30 ans du GTA", 08 et 09 juillet 1995

Comme chaque année, le Club Alfa Romeo de France organisait sa traditionnelle sortie sur le circuit du Mas-du-Clos. Trois membres du Registre suisse Alfa Romeo et une accompagnatrice avaient fait le déplacement dans la Creuse.

Cette année, nos amis français profitaient de l'occasion pour fêter les 30 ans du coupé Giulia Sprint GTA.

Venant de toute l'Europe, 11 de ces célèbres coupés devaient être présents. Suite à plusieurs désistements, il n'y eut finalement que 5 GTA présentes.

Parmi celles-ci on pouvait compter sur la présence de l'une des deux voitures du mythique Jean Roland. Propriété du Président du club Alfa Romeo de France, M. Louis Chrétien, elle arbore encore les fameuses lignes blanches sur son capot.

Egalement présentes, la machine de M. Jean-Pierre Maghales, membre du Club Quadrifoglio Belgio, avec laquelle il court en VHC, ainsi que la magnifique voiture de M. Rotondi, membre du club Alfa Romeo de France, qui sortait d'une restauration poussée.

Je n'ai malheureusement pas pu relever le nom des heureux propriétaires des deux dernières GTA, lesquelles étaient également dans un état impeccable. A noter que toutes ces machines bénéficiaient d'une préparation "course".

Relevons la présence d'une magnifique 6C 1750 Zagato, laquelle remportait haut la main le concours d'élégance qui se déroulait le samedi soir, ceci devant un spider 1600 Duetto et une très belle Montréal.

Samedi matin, sur la petite route de Moutier-d'Ahun, les participants purent à tour de rôle effectuer une ou plusieurs montées pour le plaisir, ceci sans chrono. Spectacle assuré entre autre par M. Chrétien et sa GTA ex-Jean Roland et par MM. Jean-Pierre Zammit et Stéphane Dugué qui, au volant de leur puissante GTV 6 gr. F nous gratifiaient de quelques belles glissades dans le bruit rageur de leur moteur.

Après l'apéro et le dîner servis dans un restaurant du coin, les participants ont pris la direction du circuit du Mas-du-Clos, où par groupe, tout le monde durant l'après-midi put tourner à sa guise.

En fin d'après-midi, après une visite de l'exceptionnel musée Ferrari de M. Pierre Bardinon et le concours d'élégance cité ci-dessus, le souper, sous la forme d'un magnifique buffet froid, fut servi dans une des salles annexes de l'important complexe du circuit.

C'est tard dans la nuit que "les petits suisses" (ben voyons), regagnèrent leur hôtel à Aubusson où après une dernière bière ils allèrent se coucher.

Le dimanche matin est marqué par la présence de la seule GTV 6 Production du week-end amenée par M. Claude Busson. Toute la matinée, les essais en vue des courses de l'après-midi se dérouleront sans problème, le meilleur temps revenant logiquement à M. Busson et son coupé. Peu avant midi, toutes les GTA présentent, la 6C 1750 Zagato ainsi qu'un nouveau coupé GTV 2.0 TS 16V, effectueront quelques tours d'honneur pour le plus grand plaisir des photographes.

En dépit des excellents temps réalisés pendant les essais par votre serviteur et par l'ami Christian Gerber, nous préférons ne pas faire la course du dimanche après-midi. Nos voitures devant encore effectuer les 600 km du retour. Quant à Stéphane Reymond, qui avait fait le déplacement au volant de sa très belle GTV 6 à laquelle il réserve un avenir en collection, il préférera, c'est bien compréhensible, ne tourner que pour son plaisir, évitant de ce fait les essais et la course.

Malgré ce que l'on a pu souvent dire sur les conducteurs français et leurs véhicules, chez nos amis du club Alfa Romeo de France, point de pare-soleil "Gérard", de housses zébrées pour sièges ou encore de queues de renard synthétiques en bout d'antennes CB.

A quelques exceptions près toutes les machines présentes étaient parfaites, à l'image de leurs GTV 6 très souvent préservées dans un état d'origine proche de la perfection. Relevons également la grande variété des voitures présentes, de la Giulietta aux récentes 155 ou 164, en passant par les traditionnelles Giulia, Alfasud ou Alfetta de tous types, le club Alfa Romeo de France les accepte toutes sans restrictions. Cela a l'inconvénient de parfois devoir accepter des voitures en mauvais état, mais l'avantage, par contre, d'avoir un plateau très varié et cependant, je dois le reconnaître, de qualité. Effectivement, j'ai pu admirer plusieurs Alfetta, berlines ou coupés, Giulietta 1.8 ou 2.0 ou encore Alfasud, pas nécessairement très anciennes mais très bien conservées et promises à un bel avenir en collection.

Au C.A.R.deF., on considère depuis longtemps la GTV6 comme une voiture de collection et même la récente 75 que certains propriétaires pensent déjà "mettre de côté" a droit à ses lettres de noblesse.

L'amateur d'Alfa de course que je suis n'est pas non plus resté insensible devant le nombre important de GTV 2.0 et 75 Turbo ex-gr A, d'Alfasud et de coupés Bertone gr F ou encore des GTV 6 citées ci-dessus. La plupart de ces machines bénéficiaient de préparations soignées et poussées. Certaines de ces voitures aux palmarès éloquentes (par ex., ex-Rigollet ou Loubet) préparées par le GEMA Racing ou Dany Snobeck avaient par ailleurs encore leurs "parures de guerre" d'époque.

Pour conclure, le site est magnifique, l'organisation impeccable, l'ambiance super, le circuit est parfait au niveau de la sécurité, (pratiquement) tous les endroits dangereux bénéficiant d'importants dégagements, le revêtement n'est pas agressif pour les pneus et les freins.

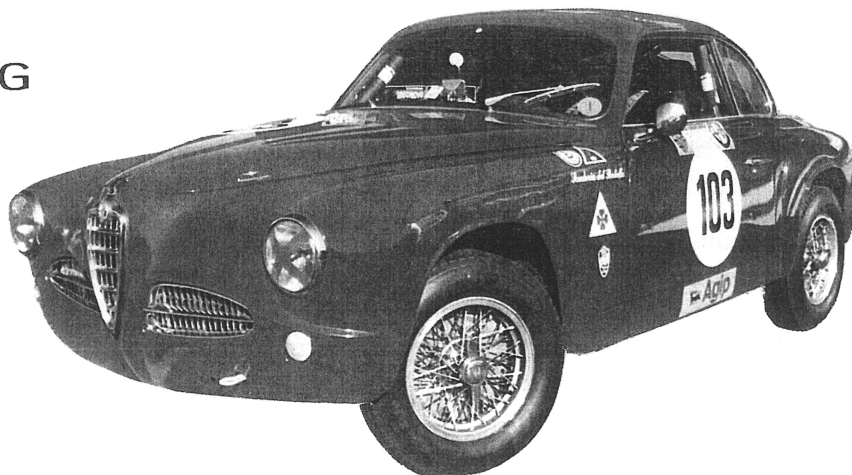
Ont participé au week-end :	Stéphane Reymond	GTV 6
	Peseux Christelle	
	Gerber Christian	75 Turbo
	Baertschi Jean-Michel	75 Turbo

J.-M. Baertschi

NURBURING

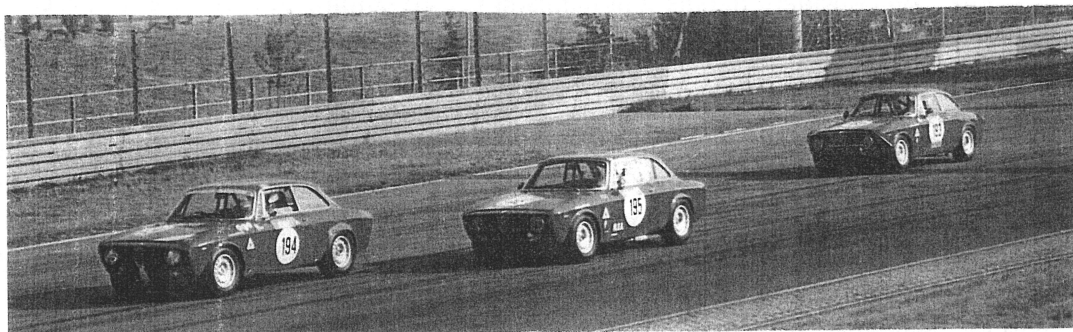
COURSES

VEC



Attiré par les 75 ans d'Alfa Romeo fêtés au Nürburgring en 1985, c'était la première fois que je découvrais cette région volcanique de l'Eifel et mitique de l'automobile située entre Trier et Cologne.

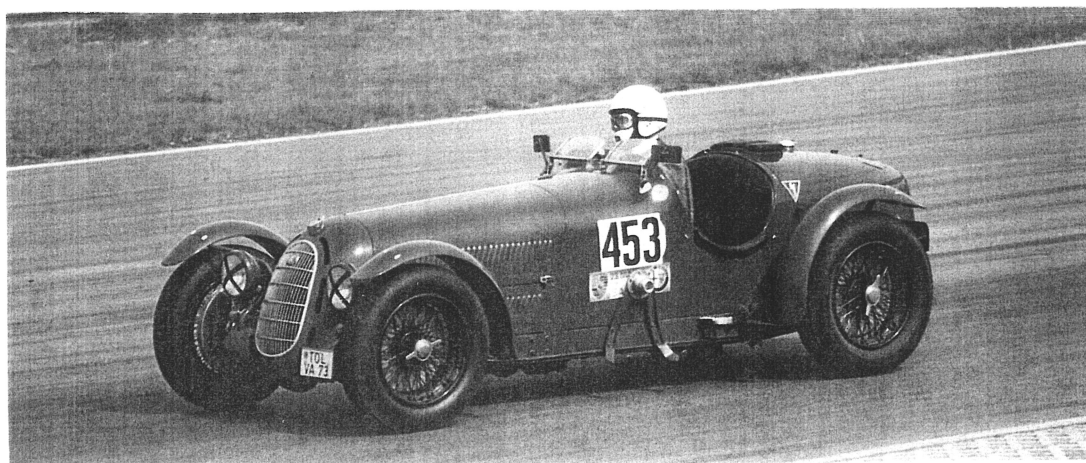
A n'en pas croire mes yeux, une quantité impressionnante d'Alfa Romeo engagées dans les courses, 5 TZ1, 3 SZ, des Giulietta, une dizaine de GTA 1300 compétition et des Alfa Romeo d'avant guerre, surtout à compresseurs, etc.. Les parcs extérieurs sont remplis de plusieurs centaines !!! d'Alfa : 2 Villa d'Este, 2 RL, des 1900 mais surtout des Spider et Bertone.

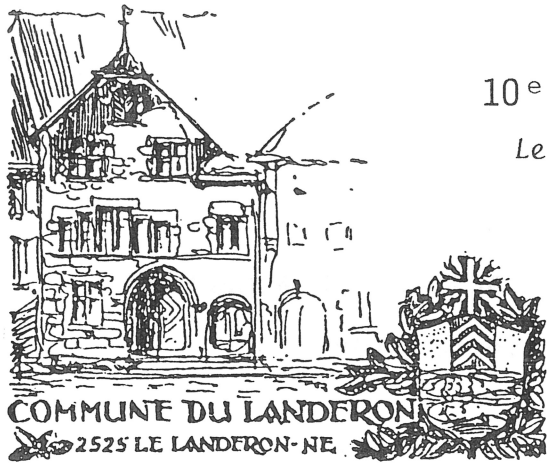


1995 - 10ème montée et mon enthousiasme est resté le même. Cette année, une TZ2, une 2900 A et autres 8C à compresseurs d'avant guerre, 12 GTA 1600, etc... sans vous énumérer les autres, Ferrari, Jaguar, Aston Martin présentes. Ce fantastique week-end de 3 jours n'est pas assez long pour tout voir même avec un horaire de 10 heures par jours, y compris les tours à 14.- DM sur le vieux circuit de la Nord-Schleife.

Alors, allez-y au moins une fois dans votre vie et assez tôt si vous voulez encore pouvoir profiter des autoroutes à vitesse illimitée.

P. Aubry





10^e RASSEMBLEMENT NATIONAL DE L'ASVE

Le Landeron, dimanche 1er octobre 1995

L'ASVE nous a donné rendez-vous dans la magnifique bourgade du Landeron pour son 10^{ème} anniversaire après avoir tenté de le faire à Bienne.

Les membres du Registre se retrouvèrent à l'entrée de la vieille ville à 08h30, seule solution pour grouper nos Alfa et avoir un point de chute pour nous retrouver facilement à l'heure de l'apéro (enfin des apéros). Ce fut réussi : 7 Alfa du Club alignées sur 8 présentes.

Cette rencontre fut un grand succès, pas moins de 230 voitures, d'une Isetta BMW à une superbe Ford GT 40 en passant par bien d'autres souvent en très bon état, ont facilement trouvé place dans la cité, ce qui n'a pas été aussi aisé pour leurs passagers sur le coup de midi dans les petits restaurants du bourg.

Dans l'après-midi, les membres du jury professionnel nous rendaient leur verdict pour primer les voitures dans quatre catégories bien définies : la plus belle limousine, une Panhard PL 17 - le plus beau roadster, une Juwett Jupiter - le plus beau cabriolet, une Mercedes 220A. Quant au plus beau coupé, c'est une Alfa Romeo Giulietta Sprint rouge qui a remporté la palme, dommage pas du Registre mais quand même très belle.

Le prochain rassemblement aura lieu en Suisse allemande, mais dans deux ans nous reviendrons certainement au Landeron qui se prête merveilleusement bien pour présenter nos "crousilles roulantes" !

P. Aubry



Visite du
MUSEE INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE A GENEVE

le samedi 25 novembre 1995

Dernière sortie du Club lors de laquelle une trentaine de personnes ont visité le Musée International de l'Automobile.

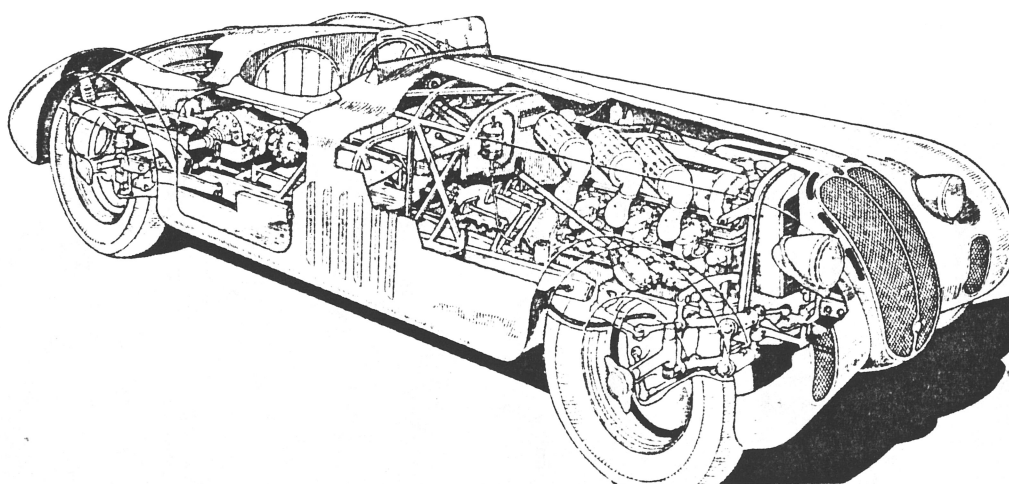
Nous avons particulièrement apprécié la diversité et la bonne présentation des voitures , ainsi qu'une exposition temporaire de véhicules militaires.

Parmi les Alfa Romeo, nous avons reconnu deux voitures inscrites au Registre, la TI Super de M. Serge DE BONA et la SS de M. Albert DE BONA. A noter aussi présente une 2500 SS corsa prêtée par Alfa Romeo.

Des modèles réduits et divers objets se rapportant à l'automobile complètent parfaitement cette exposition.

A 12h30, nous sommes allés au Palexpo (Foire de Genève) pour prendre le repas de midi à la Taverne valaisanne et ainsi clôturer l'année 1995.

A. Aubry



2500 SS corsa

L I V R E



M. Jacques JAUBERT de Montreuil, ancien journaliste et co-équipier professionnel en rallyes, est l'auteur du *livre*

"Jean ROLLAND, l'amateur champion" (Edition PAC/1973),

ayant eu le privilège de suivre la carrière et d'être un ami de ce champion.

Sous l'impulsion de M. et Mme Rolland et de la ville de Digne dont J. Rolland est natif, avec la collaboration de M. Louis Chrétien, président du club Alfa Romeo France, l'initiative suivante a été lancée :

- la ré-édition du *livre*, complété et précisé, enrichi par un nombre plus important de photos dont une double couverture et un cahier 8 pages couleurs (environ 200 pages / format 15 x 22).

L'achat de ce livre se fait en souscription et les personnes qui seraient intéressées à s'en procurer un sont priées de tél. au 038 45 14 47 (A. Aubry).



SDHM ASVE

Schweizerischer Dachverband für Historische Motorfahrzeuge
Association Suisse des Véhicules d'Époque
Associazione Svizzera dei Veicoli d'Época
Associaziun Svizra da Vehichels Istorics

Der Zentralpräsident
Le Président central

Rapport du Président central sur les activités 1994

L'année 1994 a, sans aucun doute, été une année satisfaisante pour la fédération.

Un nouveau comité fortement rajeuni conduit les affaires sous la direction du Président H. Hohenberger avec tenacité et engagement, détaché de tout intérêt personnel.

En 1994 aussi, notre association a quelques succès politiques à son actif: Après l'introduction de l'intervalle entre les contrôles techniques pour les véhicules historiques (30 ans d'âge au minimum) porté à 6 ans en 1993, en 1994, la plaque-collectionneurs a fait un bond en avant. Fin juin, le Département fédéral de justice et police (DFJP) enjoignait les cantons à émettre immédiatement, mais jusqu'au 1.1.95 au plus tard, les dispositions correspondantes. Le DFJP confirme qu'il donne ainsi suite à une demande de l'ASVE.

Les excellentes relations de la direction de notre fédération avec les autorités fédérales s'illustre également dans le fait que la demande de l'ASVE quant aux plaques-collectionneurs, remise à Berne en novembre 1993 accompagnée de plus de 7000 signatures, a permis de trouver sept mois plus tard une solution favorable aux propriétaires de véhicules historiques appliquée de façon libérale par plusieurs cantons.

La Fédération a, bien entendu, remercié les autorités fédérales et cantonales pour cette action rapide et résolue.

Sans aucun doute, les dispositions actuelles peuvent encore être partiellement améliorées: par exemple, on pourrait envisager d'abaisser l'âge limite des véhicules (actuellement 30 ans) profitant de cette réglementation. L'ASVE entend porter une attention spéciale à ce sujet.

Conformément au mandat qui lui a été donné, l'ASVE s'est occupée, à côté de son activité politique de questions culturelles: depuis sa fondation, la fédération s'engage auprès du public et des autorités pour que la voiture historique soit considérée comme faisant partie de l'héritage culturel de notre pays. Une vision entièrement nouvelle à l'époque et qui commence peu à peu à faire son chemin.

Dans ce contexte, il faut noter que l'ASVE, en tant qu'unique organisation de son genre, a participé à la création du Musée de l'Automobile de Genève. Ce pont jeté vers la Suisse romande souligne l'importance fédérale de notre association, dans laquelle toutes les régions de notre pays sont également représentées.

Il faut souligner l'excellente collaboration avec nos membres de Suisse romande formant l'ASVE sous la direction dynamique de son président M. J.F. Urfer.

Dans notre fédération aussi, l'avenir appartient aux jeunes. Il est temps de saluer une nouvelle génération d'amis de l'automobile historique à tous les niveaux: pilotes, collectionneurs, experts, comité de direction. Un vieillissement apparent des organes décideurs nationaux et internationaux n'aidera pas notre cause. Seul un horizon largement ouvert et un regard libre au-delà des limites personnelles, nous mèneront tous plus loin.

Ouverte aux idées nouvelles, consciente de ses responsabilités vis-à-vis de la cause du véhicule historique, des clubs et de leurs membres, l'ASVE prend le départ dans sa dixième année d'existence: beaucoup de travail a été accompli et nous ferons encore plus à l'avenir, ensemble!



H.A. Bichsel

Bâle, le 1er avril 1995

" VU POUR VOUS "

Cassette vidéo composée d'extraits de films historiques officiels ALFA ROMEO.

Cet abrégé de 60 ans d'histoire de compétition commence en 1925 avec la victoire de la P2 au championnat du monde, la 1750 à la Targa Florio 1930, ensuite les Mille Miglia 1928 et 1930.

Malgré l'autodestruction et les soins insuffisants donnés à ce matériel précieux, le peu qui nous reste est assez impressionnant et donne une bonne idée de la vitesse; remarquable aussi la bonne sonorisation (d'origine ?)

Ensuite, nous pouvons admirer Monza 1930, la Targa Florio 1931, le Monte-Carlo 1932 et la superbe victoire de Nuvolari sur sa P3 en 1935 au Nürburgring durant l'ère NAZI.

Après un détours dans les moteurs d'avion, nous pouvons voir la 158/159 aux GP de Silverstone et de Monza 1950, ainsi qu'à Barcelone en 1951 (victoire avec gain du Championnat).

Petit entr'acte maintenant avec la carrière prolongée du moteur de la 159 dans les courses de bateaux de compétition en 1953 (le saviez-vous?).

Viennent ensuite les présentations au public de la Freccia d'Oro et de la gamme Giulietta, malheureusement sans les carrières des SV, SZ et TZ, pour revenir aux grands moments de la 33 et de la GTA.

Malgré son commentaire en allemand, cette cassette vaut son prix (env. Sfr. 60.--)

P. Lüthi

Adresse pour votre commande :

*SPEED - line Gmbh
Postfach 22 26
D 58412 WITTEN*

- 24.02.96 ASSEMBLEE GENERALE DU REGISTRE
- 7 AU 17.03.96 66^e SALON INTERNATIONAL DE
L'AUTOMOBILE - GENEVE
- 19.04.96 DELTA DU PO - invitation par le
Club Alfa Romeo de Rovigo
- 23.06.96 PISTE DE LIGNIERES
- 24 et 25.08.96 WEEK-END DANS LES GRISONS
- 22.09.96 11^e RALLYE DU REGISTRE DANS LA
REGION D'YVERDON-LES-BAINS
- 6.10.1996 ASVE 11^e RASSEMBLEMENT NATIONAL
TOUTES MARQUES A SEMPACH
- fin novembre SORTIE DE FIN D'ANNEE
- STAMM :** chaque dernier jeudi du mois au
Lacotel à Avenches
de mars à octobre 1996, soit les
28 mars, 25 avril, 30 mai, 27 juin,
25 juillet (évent. pique-nique au Mt Vully)
29 août, 26 septembre, 31 octobre

