

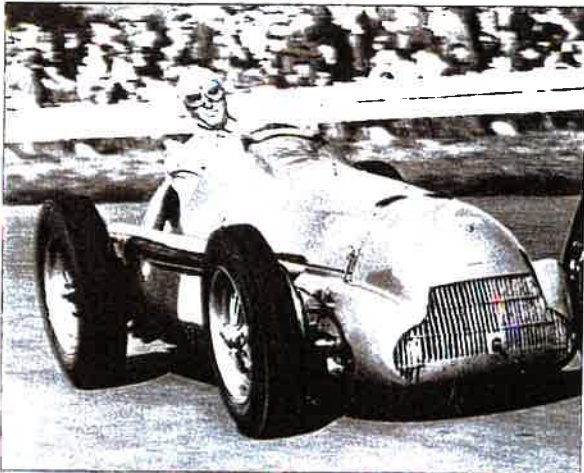


Registre Suisse

BULLETIN 2000 N°23

Dossiers techniques

- Alfetta 159



La vie du club

- Rovigo/I
- 90 ans de la marque à Corsier
- Concentration nationale du Club Alfa Romeo de France à Mornay
- Rallye du Valais
- Sortie de fin d'année à Cortaillod

Divers

- Ancien système de classement des pièces Alfa Romeo



COMITE 2000 - ADRESSES

Club

REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO
Case postale - 2043 Boudevilliers
E-mail : rs-alfaromeo@hotmail.com

Président

RENGEL Henri
Malvilliers 24
2043 Boudevilliers
032 8544032 (professionnel)
079 3304055 (natel)
032 8544033 (fax)

Vice-Président

DE MARCELLIS Gaetano
Les Brévards 28
2525 Le Landeron
032 7512182 (privé-fax)
032 9107163 (professionnel)

Secrétaire

BAERTSCHI Jean-Michel
Chemin de Biolet 1
2043 Boudevilliers
032 8572853 (privé-fax)
078 6033538 (natel)

Caissier

GERBER Christian
Winterthurerstrasse 32
8180 Bülach
079 6535609
01 8670294 (fax)

Président de la commission technique PIEREN Patrizio

Numa-Droz 110
2300 La Chaux-de-Fonds
032 9131472 (privé)
032 9134688 (fax)

Responsable des relations extérieures LUTHI Pierre

Fischergässli 16
3286 Muntelier
026 6703646 (professionnel)
026 6702761 (privé)
026 6703647 (fax)

Membre adjoint

KOHLER Antoine
Chemin de Riant-Mont 6
1804 Corsier-sur-Vevey
021 9228901 (privé-fax)

Le présent bulletin a été effectué en collaboration avec : M. A. KOHLER (Alfetta 159) - M. P. LUTHI (Alfetta 159 - Corsier) - M. H. RENGEL (ancien classement des pièces Alfa Romeo) - M. G. DE MARCELLIS (sortie de fin d'année) - M. P. PIEREN (Rovigo) - M. C. Gerber (rallye 2000) - M. J-M BAERTSCHI (écrits-montage).

BILLET DU PRESIDENT

Chers membres,

L'année 2000 était pour notre Registre Suisse Alfa Romeo (RSAR) une année de reconstitution et de réorganisation. La réussite incontestée a été rendue possible grâce à votre soutien et à l'intérêt personnel que vous avez su apporter à notre association, je vous en remercie.

Une grande tâche attendait le nouveau comité, il fallait reconduire notre RSAR à son but premier: un club de loisirs avec une grande convivialité autour du thème ALFA ROMEO. Après une courte période de rodage accompagnée de l'inévitable réglage de soupapes et d'allumage, le comité se mit à oeuvrer avec beaucoup d'imagination et d'efficacité; le tout dans le cadre d'un budget enfin redimensionné et très modeste. Je remercie mes collègues de leur grand travail, de leur disponibilité et engagement en faveur du RSAR.

Toutes nos sorties principales en 2000 ont rencontré un grand succès qui se reflétait par le taux de participation qui dépassait celui des années précédentes. Vous trouverez des récits détaillés dans les pages suivantes.

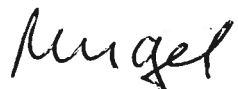
Pour 2001, nous vous proposons des activités intéressantes, ceci dès le mois de mai avec une sortie vers une concentration renommée d'Alfistes en Belgique. Les 20 ans du RSAR seront marqués en juin par une superbe sortie sur deux jours, imaginée par Antoine Kohler. Elle prendra son départ à Genève, nous conduira à Chamonix où nous passerons la soirée. Le lendemain, nous partirons par le col de La Forclaz pour Martigny où nous attendra une surprise dans le cadre de notre marque. La sortie se terminera après un dîner en Valais. Début juillet, nous suivrons l'invitation de nos amis du CARF au circuit du Mas du Clos (F). Notre traditionnel Rallye se déroulera au mois de septembre. Début novembre, nous vous proposons, comme nouveauté et test, un voyage en car qui nous conduira à la superbe „Mostra Auto e Moto d'Epoca“ à Padova (Italie). Nos activités se termineront fin novembre par les sortie et souper de fin d'année.

STAMM! Sa fréquentation représente un vieux souci; en effet, le taux de participation est devenu insignifiant pour ne pas dire nul. Dans le but de relancer les stamm, nous vous proposons une nouvelle formule: le stamm itinérant, organisé par des membres avec le soutien et en collaboration avec le comité. La lettre d'information jointe, rédigée par Pierre Lüthi, vous informe en détail de ce sujet qui va être débattu lors de la prochaine assemblée générale.

Au nom du comité, je souhaite que vous participiez nombreux à notre assemblée générale du 17 février à Châtel-St-Denis et à nos autres activités 2001 qui ne coïncident avec aucune course de F1...

Aidez-nous aussi à trouver de nouveaux (jeunes) membres, atteints comme nous tous du virus ALFA-ROMEO, afin de pouvoir compter, dans un proche avenir, sur 80 à 90 membres motivés et actifs.

Je vous présente, à vous et à vos familles, mes meilleurs voeux pour l'année 2001 et vous souhaite bonne route.



Henri Rengel

Sortie en Italie à Rovigo - Delta du Pô - Dimanche 30 avril 2000

La première sortie de l'an 2000 du Registre Suisse Alfa Romeo réunissait huit participants à Martigny. Les quelques nuages gris aperçus aux environs d'Yverdon se transformaient en pluie à Martigny et peu après le départ, à l'entrée du tunnel du Grand-St-Bernard... c'est carrément la neige qui nous surprenait, heureusement sans conséquence pour nos vaillantes Alfa Romeo logiquement équipées de pneus d'été. Peu d'intérêt pour le douanier suisse qui nous fait nonchalamment

accompagnés du chant cristallin des V6 des GTV de C. Gerber et moi-même.

Dans le Val-d'Aoste, des pluies torrentielles nous accompagneront jusqu'à la banlieue de Milan où les nuages laisseront progressivement place au soleil. Les membres du Registre Suisse Alfa Romeo se présentaient vers 1600 à l'hôtel Europa à Rovigo. Le Président du Club Alfa Romeo du lieu, M. Marchesèli, nous reçut avec sympathie et mis à notre dispo-

technique, entièrement acquis aux composants à base de silicone et de téflon, nous avons été plusieurs à tester le savon miracle. Il faut reconnaître que le résultat fut au-delà de nos espérances. Le soleil italien et le passage final de la peau de chamois mettaient en valeur les teintes foncées de certaines de nos carrosseries, avec de magnifiques auréoles blanchâtres dignes d'un vieux cargo battant pavillon panaméen. Finalement, sous le regard ré-



Vue arrière des Alfa Romeo des participants du Registre Suisse Alfa Romeo dans la cour de l'hôtel Europa à Rovigo ! De gauche à droite, GT 1300 Junior (M. et Mme Johner) - Junior Z 1600 (M. H. Rengel) - Giulia 1300 TI (M. et Mme Pieren) - GTV6 (M. et Mme Baertschi) - GTV6 (M. C. Gerber)

signe de passer, par contre petite révolution du côté des carabinieri et des douaniers italiens, apparemment grands nostalgiques des célèbres "Pantera nera", qui se précipitèrent pour intercepter la Giulia 1300 TI de P. Pieren. Après une courte discussion passionnée, c'est à grands signes tournoyant que nous passâmes la douane italienne

situation un jet d'eau afin de redonner un peu d'éclat à nos carrosseries quelque peu mises à mal par la météo. C'est à cette occasion que notre Président Henri Rengel, nous vendait les mérites d'un produit de lavage extraordinaire et utilisé depuis vingt ans par l'intéressé; soit le savon mou. Malgré l'air dubitatif et la méfiance de notre président de la commission

probateur de P. Pieren c'est grâce à son polish moderne et à une bonne dose d'huile de coude que nous sommes parvenus à venir à bout des disgracieuses traces.

Le soir, après avoir quelque peu visité la jolie petite bourgade qu'est Rovigo, nous avons jeté notre dévolu sur une petite pizzeria où nous avons

dû faire front à un repas véritablement gargantuesque. En effet, après une copieuse entrée composée de différents fruits de mer, nous avons pu déguster quelques plats de pâtes aux divers sauces. La suite du programme était composé de pizzas et de quelques tranches de viande, le tout bien évidemment accompagné d'excellents vins blancs ou rouges. Les amateurs de desserts purent conclurent par un extraordinaire tiramisù, de la crème au chocolat ou glaces aux multiples parfums. La conclusion était donnée aux traditionnels ristretto arrosés de grappa locale; naturellement la meilleures d'Italie selon le patron. Le centre de gravité bien bas, le retour à l'hôtel se fit tard et péniblement dans la

nuit. Le dimanche matin, une bonne nuit réparatrice et un déjeuner léger (si, si) ont remis tout le monde d'aplomb. Vers 0930 nous prenions le départ pour la balade organisée par le Club Alfa Romeo de Rovigo. Dans un premier temps, elle nous emmènera au travers d'un paysage plat typique de la région avec quelques traversées mémorable de petits villages où la population massée au bord de la route nous fit de grands signes. Peu avant midi, une pause était organisée sous les arbres à proximité d'un musée relatant l'histoire de la région qui rappelons-le est sous le niveau de la mer. Un peu à l'image de la Hollande et de ses polders, de nombreuses digues traversent la région et c'est sur celles-ci qu'une bonne partie

du reste de la promenade se fera. Curieuse sensation d'avoir à sa droite, la mer, et à sa gauche, bien en dessous de son niveau, la terre ferme. Au travers de l'important dédale de petites routes qui traversent la région, nous finirons par rejoindre Rovigo et l'hôtel Europa où le repas de midi était servi.

C'est vers 1600, que la remise des prix sera effectuée et après un passage chez un garagiste local où nous a été présentée une épave de Giulietta pouvant éventuellement m'intéresser, nous avons enfin pris le chemin du retour.

J.-M. Baertschi



Cette magnifique Giulietta TI est représentative de la diversité et de la qualité des Alfa Romeo qui participent à la sortie. L'organisation permet également à d'autres clubs de marque d'être présent. C'était le cas cette année d'un club Lancia qui présentait de superbes modèles comme l'Appia dont on aperçoit l'arrière et du cabriolet Flaminia en arrière plan!

Alfa Romeo 1910-2000 - 90 ans. Journée anniversaire de la marque dimanche 18 juin 2000 Corsier-sur-Vevey



Voilà bien longtemps que le Registre Suisse Alfa Romeo n'avait plus connu un tel plateau d'anciennes. Depuis la 1900 à la GTV6, 34 Alfa Romeo de tous types étaient présentes à Corsier-sur-Vevey le 18 juin 2000 pour commémorer les 90 ans de la marque !

C'est la magnifique région de Vevey et ses coteaux ensoleillés du bord du lac Léman qui avait été choisie pour commémorer l'évènement. Le Registre Suisse Alfa Romeo profitait également de l'occasion pour renouer contact avec d'anciens membres dont certains nous firent l'honneur de leur présence. Citons également la participation de l'Amicale Club Alfa Romeo de Genève qui dépêchait une dizaine de ses membres. Au total, se sont trente-quatre Alfa Romeo et pas loin de quatre-vingt personnes qui se réunirent sous un soleil éclatant, sur la place de la Grenette à Vevey pour le départ.

Après avoir touché le road-book, un jeu de verres à vin blanc souvenirs, ainsi qu'un dossier commémoratif concocté par notre membre adjoint Antoine Kohler, chacun pu

apprécier le magnifique parcours choisi par le susnommé.

Relevons ici, la qualité du plateau des Alfa Romeo présentes, avec une grande majorité d'anciennes, de la 1900 au coupé GTV6, en passant par un plateau de Giulietta et Giulia de tous types magnifiquement entretenues ou restaurées. A leur arrivée à Corsier-sur-Vevey, les voitures des participants ont été exposées devant le collège de ce village. Les exceptionnelles conditions météo permettaient non seulement aux spiders de rester décapotés, mais mettaient également en valeur les lignes intemporelles de nos belles milanaises et nombreux furent les curieux à profiter de l'occasion pour effectuer leur promenade dominicale en famille. En ce qui concerne plus particulièrement les membres, les

verres souvenirs distribués en début de Manifestation leur permirent de boire le verre de l'amitié. Quelques salés concoctés par Mme De Marcellis agrémentèrent de façon originale l'apéritif. Nous profitons de cet écrit pour la remercier.

Peu avant midi, alors que le parc était surveillé par Sécuritas, les participants se réunirent dans le magnifique parc surplombant Vevey et le lac Léman. Des tables avaient été disposées sous les arbres pour le repas de midi, composé de brochettes de viandes, de chips et d'excellentes salades concoctées jusqu'à tard dans la nuit par l'épouse de notre Président, Mme Elisabeth Rengel, que le Comité profite également de remercier chaudement pour l'important travail qu'elle a effectué. Une très bonne salade de fruits mettait un terme à ce repas simple, mais

convivial et chaleureux. Après le café et quelques instants avant de se quitter, un certain nombre d'intéressés purent participer à la "table ronde" où plusieurs membres purent s'exprimer au sujet de l'avenir du Registre. Ce débat qui fut parfois animé, permettra sans aucun doute au Comité 2001 de s'organiser différemment et de répondre de façon plus ciblée à l'attente de ses membres qui sont ici remerciés d'avoir participé objectivement à cette discussion.



Ci-dessus, pour le repas de midi, le comité 2000 avait opté pour un pique-nique. Solution conviviale à voir l'ambiance qui régnait

Ci-dessous, Montreal (B. Azimzadeh) et 2000 GTV (D. Morand), deux Alfa Romeo contemporaines qui ont marqué toute une génération de conducteurs, non seulement par leurs lignes intemporelles, mais également pour le puissant souffle de leur moteur qui en faisait des routières redoutées !

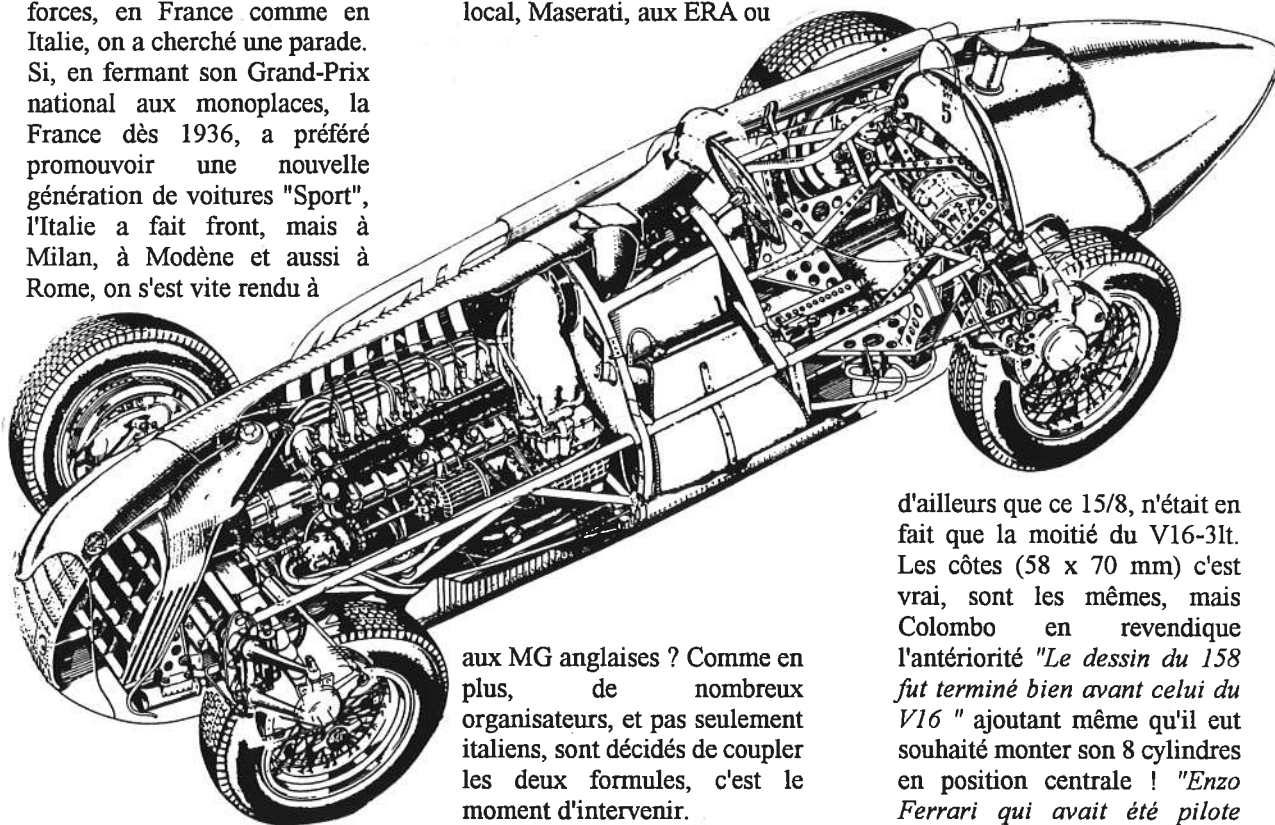


ALFETTA 158-159 - La Galerie des Championnes

1937 : En, bientôt quatre années, soit depuis l'avènement de la formule Grand Prix dite des "750 kg" (maxi), le sport automobile de haut niveau a beaucoup évolué. Découvrant les vertus promotionnelles de la course, l'Allemagne nationaliste, en donnant à ses constructeurs (Daimler-Benz, groupe Auto-Union) les moyens de ses ambitions, a presque annexé les Grands-Prix internationaux. Comme les débuts - en 1938 - d'une nouvelle formule (3 lt suralimenté ou 4,5 lt atmosphérique) ne devraient pas modifier les rapports de forces, en France comme en Italie, on a cherché une parade. Si, en fermant son Grand-Prix national aux monoplaces, la France dès 1936, a préféré promouvoir une nouvelle génération de voitures "Sport", l'Italie a fait front, mais à Milan, à Modène et aussi à Rome, on s'est vite rendu à

Alors que chez Alfa pas moins de trois nouvelles voitures - une 8 cylindres, une 12 et même une V 16 - sont mises en chantier pour la formule 3 litres, à Modène, au siège de la "Scuderia Ferrari", celui qui si longtemps fut le dépositaire et le gérant des intérêts sportifs D'Alfa Romeo, Réfléchit et décide. Certes, on peut toujours tenter de contrarier l'hégémonie allemande, mais pour survivre et progresser, des victoires nombreuses sont nécessaires, or l'échappatoire existe. Cette formule "Voiturette" (avec moteur limité à 1500 cc) pourquoi l'abandonner au rival local, Maserati, aux ERA ou

ne sera pas seul à la construire. Luigi Bazzi, Nasi, un dessinateur, Giberti, Enrico Nardi et aussi Massimino, plus spécialement chargé des problèmes de transmissions, seront, avec bien sûr Enzo Ferrari, intéressés directement au projet. Si, sur le plan structure (châssis, suspensions) la petite Alfa, bientôt baptisée "Alfetta" (tout comme une petite 1500 née 10 ans plus tôt), se présente comme une copie réduite de la 308 C, le moteur est nouveau. On a souvent dit



l'évidence. Les exploits de la vaillante Alfa P3 ne sont déjà plus que de vieux souvenirs. Signes évidents des difficultés du moment, un à un, les meilleurs pilotes italiens - Luigi Fagioli, Achille Varzi - sont passés à ... l'opposition et, en 1938, on verra même Tazio Nuvolari rejoindre Auto Union! Il faut réagir !

aux MG anglaises ? Comme en plus, de nombreux organisateurs, et pas seulement italiens, sont décidés de coupler les deux formules, c'est le moment d'intervenir.

A Milan, le projet d'Enzo Ferrari fut si bien compris que le P.-D.G., Ugo Gobatto, va déléguer à Modène l'un de ses plus brillants ingénieurs : Giochino Colombo, un homme qui, entré à la Casa du Portello dès 1924, travailla longtemps avec le grand Jano. Cette nouvelle voiture 1500 à moteur 8 cylindres - d'où l'appellation "158" - Colombo

d'ailleurs que ce 15/8, n'était en fait que la moitié du V16-3lt. Les côtes (58 x 70 mm) c'est vrai, sont les mêmes, mais Colombo en revendique l'antériorité "Le dessin du 158 fut terminé bien avant celui du V16 " ajoutant même qu'il eut souhaité monter son 8 cylindres en position centrale ! "Enzo Ferrari qui avait été pilote refusa, sachant combien de constructeurs - et non des moindres - avaient connu et connaissaient encore des difficultés à s'acclimater à la conduite des... Auto Union". Colombo remisa donc un projet qu'il concrétiserait en travaillant sur la 512 de W. Ricard, puis 19 ans plus tard sur la Bugatti 251 et début

GRAND-PRIX DE SUISSE A BREMGARTEN - 27 MAI 1951



Ci-dessus, après avoir maîtrisé sa 159 à 300 km/h sur les pavés bernois détrempés et effacé ses compagnons d'écurie FARINA (3ème) et SANESI (4ème) ainsi que son rival TARUFFI sur Ferrari, Juan Manuel FANGIO futur champion du monde, rapporte la première victoire de l'année à Allà Romeo.

Giuseppe Farina
(3ème) ne résistera
pas à la remontée
du pilote Ferrari
Taruffi (2ème)



1938, la nouvelle Alfa était presque prête.

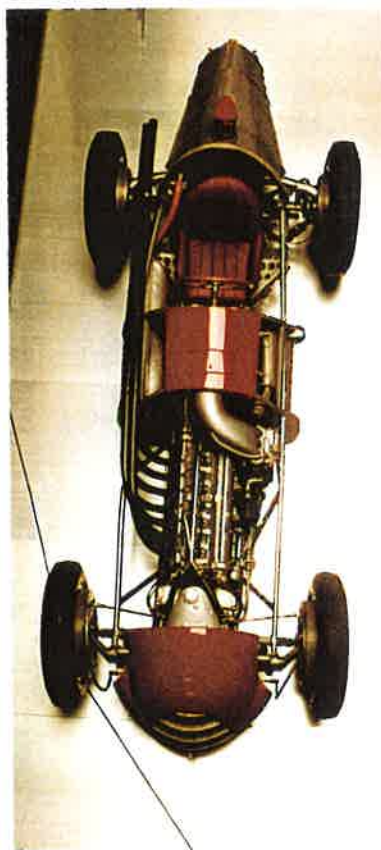
Comme cette saison marquait aussi le retour OFFICIEL d'Alfa Romeo à la compétition la totalité du matériel - 4 voitures en chantier - rejoignit Milan là où Enzo Ferrari allait prendre la direction de l'écurie "Alfa Corse". Moins de six mois plus tard, l'Alfetta "débutait" à Livourne (Coupe Ciano) et, fidèle à une tradition léguée par les glorieuses P2 et P3, elle entamait elle aussi sa carrière par une victoire !

Après cet éclat, le bilan fut parfois moins heureux. Incorporé à l'équipe officielle en 1938, Raymond Sommer, alors qu'il bagarrait 10 ans plus tard contre la nouvelle génération de "158", aimait à rappeler : *"A ses débuts la 158 était certes rapide, mais elle nous causait aussi pas mal de soucis, que ce soit au niveau du bloc, d'abord en fonte (!) puis en alu, de l'allumage (indigestion chronique de bougies), du graissage et du refroidissement. En plus la jeune Alfetta freinait mal. Les Maserati 4 CM me paraissaient alors moins brillantes, mais plus homogènes"*.

5 ans sans défaite

Cette période de rodage terminée, la 158 qui, en deux saisons, avaient déjà gagné 35 cv d'appoint, remporta tout de même 6 courses sur 9 ! A Tripoli le 12 mai 1940, Farina éclipa non seulement la 4 CL de Luigi Villorosi mais améliora aussi le record du tour et la moyenne générale de l'épreuve, record établis un an plus tôt par les Mercedes 1500 W 165 ! Avec la guerre, la vraie, commença alors une longue hibernation des "Alfetta" qui, d'abord garées à Monza, échappèrent à la destruction et à la convoitise de

l'ex-allié, devenu occupant, en trouvant refuge dans un petit village (Melzo) de la région des Lacs. Quand en 1946, le sport reprit ses droits, la marque italienne, après avoir un instant envisagé d'utiliser les deux "512", elles aussi rescapées, - un flat 12 aurait même été monté à l'essai dans une Alfetta! - décida finalement de poursuivre le développement de ses "158". La première sortie des revenantes, au GP de St-Cloud - une épreuve qui empruntait le tunnel de l'autoroute ! se solda par une défaite après quoi, les Alfetta bientôt dotées d'un compresseurs à double étages,



entamèrent leur domination. Ce règne dura 5 années pleine, durant lesquelles les vaillantes 1500 cc accumulèrent 26 victoires en 26 courses ! Quand enfin, le 14 juillet 1951, la Ferrari 4,5 lt V12 de José Gonzales, infligea sa première défaite à la 1500 de Fangio, cela fit dire à Enzo Ferrari "Ce fut comme si j'avais tué ma

mère !". Battue encore sur le Nürburgring, puis à Monza, l'Alfetta 159 (référence fantaisiste si l'on se reporte à la genèse de l'appellation première) conserva suffisamment de ressources pour partir en beauté, donner à Fangio son premier titre et à la marque, sa seconde couronne consécutive, Après quoi, abandonnait une formule qui, faute de concurrence valable, dut, deux années durant, s'effacer devant la jeune FII-2 litres, les Alfetta prirent, enfin un repos bien gagné.

Combien de voitures avaient été construites en 14 ans ? Historiographe de la marque, Luigi Fusi dit 16 modèles, soit 6 en 1938, 6 en 1939 et seulement 4 après la guerre mais faut-il incorporer à cet effectif les modèles reconconditionnés et faut-il considérer comme détruites les deux 158 sur lesquelles Emilio Varzi (essais à Monza en 1938) puis le champion moto Aldrighetti (essais à Pescara en 1939) trouvèrent la mort ? Aujourd'hui le Musée maison possède deux voitures, et il n'est guère de rétrospective historique importante qui ne voit réapparaître une Alfetta et qui n'entende aussi, le sifflement caractéristique de son double compresseurs.

Voiture bien née qui, à partir des 180 cv de sa naissance, put en déclarer 425 (voir même 450) sans qu'en 14 saisons, les cotes d'origine et l'architecture de son moteur aient été fondamentalement modifiées, voiture qui de 232 km/h en 1938 put atteindre les 310 km/h sur la ligne droite de Pescara et les 303 (Fangio en 1951) dans la descente de Masta, voiture qui fut toujours très bien conduite (Trossi, Varzi, Wimille, Ascari même, précédant la célèbre équipe des trois "F" ou trois "FA", Farina, Fangio, Fagioli), voiture qui

tout au long de sa longue carrière fut toujours, non seulement améliorée, retravaillée, mais aussi systématiquement entretenue, révisée, rajeunie avec méthode, l'"Alfetta" fut-elle, en fin de carrière, éclipsée par la jeune Ferrari 4,5 lt ? Sur le seul plan des performances pures, certainement pas, mais au fil des saisons il devenait évident que toujours plus puissante, donc plus gourmande et toujours plus lourdes - sur certains circuits, la "159" emportait 300 litres de carburant - les dernières Alfetta étaient handicapées. Non pas seulement par la contrainte des ravitaillements, opération relativement rapide, même à l'époque, mais par le travail toujours plus lourd imposé aux pneumatiques. Colombo l'avait bien compris qui, revenu chez Alfa après avoir construit le tout premier V12 Ferrari, aurait voulu reconstruire pour 1952, une Alfetta moins puissante (300 ch) mais plus sobre et plus légère que la "159". A Milan, l'état major dit non, et c'est... Ferrari qui prit la relève.

"L'Alfetta était une voiture qui réclamait beaucoup de finesse dans le pilotage à cause de son moteur surpuissant et brutal, mais elle avait une tenue de route sûre en toute circonstance. Servie par une direction directe et très sensible, elle s'accommodait à tout les types de tracés, s'imposant à Spa, à Reims aussi bien qu'à Monaco. Le freinage sans doute était délicat, mais l'Alfetta reste la plus belle automobile de course que j'ai jamais conduite..."

Cette conclusion, date de 1978 et est signée : Jean Manuel Fangio.



LA CARRIERE DE L'ALFETTA EN CHAMPIONNAT MONDIAL 1ère partie

Les victoires de l'Alfetta hors ou avant Championnat

1938
Coupe Ciano : E. Villoresi
GP de Milan : E. Villoresi

1939
Coupe Ciano : G. Farina
Coupe Acerbo : C. Biondetti
GP de Berne : G. Farina

1940
GP Tripoli : G. Farina
GP Nations : G. Farina
GP de Turin : A. Varzi
GP de Milan : C. Trossi

1947
GP Suisse : J.-P. Wimille
GP Belgique : J.-P. Wimille
GP de Bari : A. Varzi
GP d'Italie : C. Trossi

1948
GP Suisse : C. Trossi
GP A.C.F. : J.-P. Wimille
GP d'Italie : J.-P. Wimille
GP Monza : J.-P. Wimille

1950
GP San Remo : J.-M. Fangio
GP de Bari : G. Farina
GP Nations : J.-M. Fangio
GP Pescara : J.-M. Fangio
GP Silverstone : G. Farina

1951
Dunrod : G. Farina
GP de Bari : J.-M. Fangio
Goodwood : G. Farina*

*Ce meeting comprenait trois épreuves distinctes, toutes gagnées par Farina.

1950 - Alfetta 158

Grande-Bretagne - Silverstone - 13 mai
1ère épreuve du championnat mondial des conducteurs

Monaco - 21 mai

Suisse - Bremgarten - 04 juin

Belgique - Francochamps - 18 juin

France ACF- Reims-Gueux - 02 juillet

Italie - Monza - 03 septembre

1er G. Farina
2ème L. Fagioli
3ème R. Parnell

1er J.-M. Fangio

1er G. Farina
2ème L. Fagioli

1er J.-M. Fangio
2ème L. Fagioli
3ème G. Farina

1er J.-M. Fangio
2ème L. Fagioli
3ème G. Farina

1er G. Farina
3ème L. Fagioli

Le forfait des Ferrari facilite la tâche de l'équipe officielle. Alfa renforcée par le local Reg Parnell remplaçant de P. Taruffi. Les quatre 158 à nez jaune (Fangio), bleu (Farina), blanc (Fagioli), vert (Parnell) assurent le spectacle, loin devant le peloton des Talbot, Maserati, Alta et ERA. Glissant sur une tache d'huile Fangio touche la paille et arrache une conduite d'huile. Nino Farina devient le 1er leader du Championnat.

Rentrée des Ferrari, mais élimination de 10 voitures dès le 1er tour. Farina dérape au Bureau de Tabac, touche Gonzales et derrière on s'empile. Fangio déjà passé, trouve l'ouverture au second passage et termine tranquille avec 1 tour d'avance sur la Ferrari d'Ascari.

La menace Ferrari est écartée dès le début de course. Ascari "out" au 4ème tour et Villoresi qui conduisait la nouvelle 1500 double arbres à compresseur double étages, casse son moteur au 9ème tour. Les trois "FA" processionnent, mais Fangio cassera une soupape en fin de course.

Début aux mains d'Ascari de la Ferrari V12 non suralimenté simple arbre 3,3 lt, Villoresi disposant d'une 1500 double arbres. La surprise vient de Raymond Sommer (Talbot Lago) en tête durant 4 tours à la faveur du 1er ravitaillement Alfa. Sommer KO et les Ferrari retardées, Fangio et Fagioli distancent Farina.

Pendant que Fangio (utilisant la voiture de Farina) bat de 2"3/10 le record absolu du circuit établi en 1939 par la Mercedes de Lang (2'32"2), la Ferrari 3,3 lt qui n'a pu dépasser 2'42"4 avec Villoresi, déclare forfait. Des ennuis d'alimentation retardent Farina en fin de course. Fangio détendu remporte la course.

Ferrari confie à Ascari la V12 non suralimentée qui dispose du moteur 4,5 lt. La Ferrari ne concède qu'un seul 1/10 à Fangio. On la verra même en tête de la course. Les Alfa souffrent. Fangio abandonne reprend la voiture de Taruffi mais s'arrête encore. Ascari, plus heureux reprend la Ferrari de Serafini, déborde Fagioli et termine second à 1'18"6 de Farina qui, sur une 158 à moteur 159 est Champion du Monde.

LA CARRIERE DE L'ALFETTA EN CHAMPIONNAT MONDIAL 2ème partie

1951 - 159 ou 159 avec pont De Dion

Suisse - Bremgarten - 27 mai	1er J.-M. Fangio 3ème G. Farina	Démonstration de Fangio sous la pluie, qui distance Farina dont la voiture alourdie (grands réservoirs) ne devrait pas ravitailler. Résistance de Ferrari amoindrie car Ascari souffre de brûlures et Villoresi sort de la route. Taruffi apporte pourtant une vigoureuse réplique et coiffe in-extremis Farina pour la seconde place
Belgique - Francochamps - 17 juin	1er G. Farina	La Ferrari de Villoresi plus légère que les Alfetta même durant un tour puis Farina et Fangio passent et... s'en vont. Fangio prend le commandement mais un changement de roue difficile (papillon bloqué) lui coûte 14'. Farina, sans soucis, prend 3' à Ascari !
France ACF - Reims-Gueux - 01 juillet	1er Fagioli-J.-M. Fangio	G.P. marathon (plus de 600 km). Fastueuse bataille Farina-Fangio-Ascari tour à tour au commandement. Arrêt de Fangio qui reprendra la voiture de Fagioli puis d'Ascari qui remplacera Gonzales. Furieuse remontée de Fangio et d'Ascari qui éclipsent finalement Farina attardé., lui aussi, par une défaillance de sa magnéto.
Grande-Bretagne - Silverstone - 14 juillet	1er Gonzales (Ferrari) 2ème J.-M. Fangio	Premier faux pas depuis St-Cloud en 1946. Dès les essais, Gonzales et la Ferrari 4,5-V12 donnent le ton en s'installant en pole position. Fangio domine d'abord son compatriote mais perd trop de temps à son stand pour revenir sur un Gonzales, ce jour là "inspiré!".
Allemagne - Nürburgring - 29 juillet	1er Ascari (Ferrari) 3ème J.-M. Fangio	Fangio, qui découvre le circuit, reste vite seul à lutter contre le Ferrari de Gonzales, Ascari, Villoresi et Taruffi. Par deux fois l'Argentin parvient à prendre le commandement mais deux ravitaillements et une boîte de vitesses très malade en fin de course l'oblige à laisser partir Ascari. Aux essais, les 4,5 d'Ascari et Gonzales avaient réalisé les deux meilleurs temps !
Italie - Monza - 16 septembre	1er Ascari (Ferrari) 3ème Bonetto-Farina	Fangio anime le début de course mais casse une soupape. Ascari ne sera, dès lors plus inquieté, mais derrière la Ferrari, Farina qui a repris la voiture de Bonetto, luttera longtemps avec Gonzales. Une fuite d'essence faussera le duel !
Espagne - Barcelone - 28 octobre	1er J.-M. Fangio	A égalité de victoires et avec 28 pt pour Fangio et 25 pour Ascari, rien n'est joué. une erreur dans le choix (dimensions) des pneumatiques enlève toutes ses chances à Ascari, obligé à s'arrêter trois fois. Malgré un beau retour de Gonzales, qui bat Farina, l'Alfetta 159 M (Magiorata - améliorée) de Fangio terminera sa carrière comme elle l'avait commencée. Fangio remporte son premier titre de Champion du monde.

Position finale des pilotes Alfa Romeo en Championnat F1

1950 :	1er G. Farina	30 pt.	1951 :	1er J.-M. Fangio	31 pt.
2ème	J.-M. Fangio	27 pt.	4ème	G. Farina	19 pt.
3ème	L. Fagioli	24 pt.	7ème	F. Bonetto	7 pt.
5ème	R. Parnell	4 pt.	9ème	L. Fagioli	4 pt.
			10ème	G. Sanesi	3 pt.
			11ème	T. De Graffenried	2 pt.

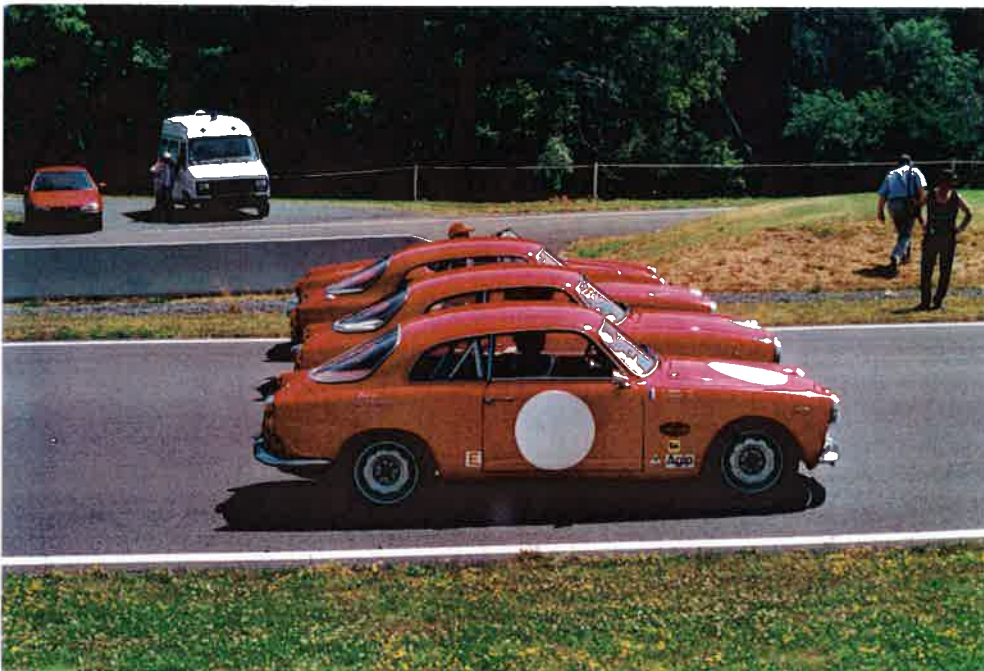
20ème anniversaire du Club Alfa Romeo de France 01 - 02 juillet 2000 Concentration nationale sur le circuit de Mornay

Cette année le circuit du Mas-du-Clos étant occupé aux dates habituellement réservées par le CARF, les organisateurs avaient jeté leur dévolu sur la piste de Mornay située dans les environs de Guéret, soit à quelques dizaines de kilomètres du Puy et du Mas-du-Clos. Cet état de fait, permettait aux cinq membres du Registre Suisse Alfa

des chambres n'étaient plus exploitables.

Le samedi 1er juillet, la traditionnelle montée de Moutier-d'Ahun faisait place à un rallye de régularité dont le parcours avait été concocté par Brigitte et Pascal Robert qui connaissent parfaitement la région. Depuis Ahun, le road-book nous emmenait dans la pittores-

toujours Christian Gerber qui avait pour l'occasion laissé son coupé GTV6 à Fourneaux pour rejoindre le "baquet" droit de ma Berlina 2000. Comme un chef, il nous emmenait à bon port en calculant les moyennes au moyen de son... natel. Parcours quasi sans faute, puisque qu'à notre grande surprise nous avons remporté la première place, et ceci



Prêtes pour la parade qui précède le repas de midi, magnifique brochette de Giulia Sprint, Giulietta Sprint Veloce et Spider Veloce. Manques à l'appel une Giulietta SS Conrero et la Giulia SS du Président du CARF. A quelques exceptions près, ces voitures étaient à l'image de la plupart des Alfa Romeo présentes, soit un plateau exclusivement composé d'anciennes !

Romeo qui participaient à la manifestation de ne pas faillir à la tradition, et de descendre, comme habitude à l'hôtel de la Tuilerie à Fourneau. Petite attention du patron Jackie et de son épouse Josette qui nous ouvraient tout spécialement leur établissement fortement mis à mal par l'ouragan Lothard et dont une partie

que et magnifique campagne sauvage de la Creuse.

Epaisses forêts riches en gibiers et volatiles de toutes sortes et vieilles abbayes ou fermes agrémentaient notre promenade sous les vertes frondaisons.

En ce qui me concerne, j'avais en guise de copilote mon vieil ami de

grâce Christian Gerber que je remercie encore. Patrizio Pieren avait, quant à lui, en guise de passager notre nouveau membre Jean-Louis Gandossi. Il eu bien du mal à retenir l'impressionnante cavalerie de sa 75 turbo et par là, respecter les moyennes de 50 et 60 km. Henri Rengel ayant fait le déplacement

avec sa très belle 1600 Junior Z, se trouvait m'a fois seul, malgré ce handicap il arrivait tout de même à bon port et c'est à tout à son honneur. Le soir, l'apéritif et le souper furent pris dans un magnifique complexe médiéval en pleine forêt. Lors de son discours, le Président du CARF nous fit part de sa satisfaction quant aux relations que le CARF a établi avec les autres clubs de la marque de l'Hexagone qui pour la première fois, se sont réunis à Montlhéry lors des Coupes de l'Age d'Or, où grâce à la quantité et surtout la qualité du plateau présenté, ils ont pu remporter la très enviée Coupe des clubs. Relevons que le concours de d'élégance consacrait une certaine Berlina 2000 au gris un peu pâle, que votre serviteur a dû présenter sur insistance des organisateurs. Certainement que le brillant de mes pompes laqués ont quelque peu aveuglé les juges, mais pas l'œil averti de notre Président ...

Le dimanche 02 juillet, alors que Jean-Louis Gandossi assistait en spectateur à la journée nous nous sommes retrouvés sur le circuit de Mornay. Beaucoup plus sinueux et technique que le Mas-du-Clos, un bon coup de volant était nécessaire pour faire un bon temps. Mis à part la

puissante 75 turbo de Patrizio et l'agile Junior Z d'Henri, la GTV6 de Christian et ma longue Berline avaient quelques peines à rester sur la meilleure trajectoire. Joli pour le spectacle, mais moindrement efficace pour ce qui était des temps. L'après midi, ce fut le tour des séries. Le premier à partir était Henri qui, derrière trois furieux sur Giulia Sprint, Giulietta Sprint Veloce et Giulietta SS préparée Conrero, parvenait imperturbablement et malgré une concurrence acharnée, à tenir sa quatrième place jusqu'au bout. Votre serviteur prenait part à la deuxième série destinée moteur 1750 - 2000. Alors que Bruno Monmaneix et son coupé "Bertone" 2000 prenait la tête pour la conserver jusqu'au bout, un départ chaotique du peloton, me permettait depuis le fond de grille de remonter jusqu'à la cinquième place et d'accéder à la troisième deux tours plus tard, avant de buter sur un concurrent belge très bien inspiré sur sa 156 TS, malgré plusieurs tentatives pour le passer, je devais me résoudre à me contenter de cette troisième place. La dernière série réunissait le reste des participants et on trouvait pêle-mêle des GTV6, dont celle de Christian Gerber, des 75 3.0 lt et les

voitures préparées dont le nombre était trop faible pour pouvoir leur destiner une série, autant dire que le Patrizio Pieren menait aisément sa 75 Turbo à la victoire, alors que Christian pu se maintenir à la deuxième place jusqu'à ... ce qu'une pomme vagabonde en décide autrement en s'en allant rouler sous le pédalier, malgré cet événement, la troisième place put être sauvée. Comme il restait du temps, les organisateurs décidaient de réunir les trois meilleurs de chaque série pour créer ce qu'ils appelèrent une "super série". Inutile de dire que Patrizio s'octroyait une nouvelle victoire, alors que Bruno Monmaneix et son coupé occupaient la deuxième place. Quant à Christian et sa fidèle GTV6, malgré une stratégie d'équipe intelligente avec Patrizio qui retenait le deuxième pendant un tour, il parvenait à tenir la troisième place, jusqu'à ce qu'il doive céder, à quelques tours de la fin, à la pression de deux autres concurrents sur GTV6. C'est dans l'excellente ambiance qui a été de mise durant tout le week-end que la remise des prix concluait la manifestation.

Comme d'habitude l'organisation du CARF était sans faille. Relevons à toutes fins utiles que

acceptent toujours les autos préparés sous certaines conditions, ils poussent à améliorer la qualité du plateau en mettant l'accent sur les anciennes. Cela à pour conséquence une baisse de participants mais une plus grande qualité du plateau avec moins de participant exclusivement intéressés par la formule circuit et une plus grande convivialité sur la piste.

que cette année nous retrouverons la sympathique montée de Moutier d'Ahun, le mythique circuit du Mas-du-Clos ainsi que la magnifique collection Ferrari de M. Bardinon. Alors si le cœur vous en dit, n'hésitez pas !



Belle moisson de coupes pour les membres du Registre qui participaient à la concentration nationale du Club Alfa Romeo de France à Mornay. De gauche à droite : 75 Turbo (P. Pieren), Berlina 2000 (J.-M. Baertschi), GTV6 (C. Gerber). Manque à l'appel, la très belle Junior Z 1600 de notre Président et le Spider 2000 de Jean-Louis Gandossi tout deux nous ayant déjà quitté au moment de la prise de la photo.

Les relations établies entre le Comité 2000 du RSAR et le CARF sont au beau fixe et l'avenir se présente sous d'excellentes hospice. Aussi, j'invite tous les membres intéressés par cette sortie de nous rejoindre en 2001, ceci d'autant plus

Rallye du Registre Suisse Alfa Romeo - Val-de-Bagnes/VALAIS Dimanche 20 août 2000.

Dimanche 20 août 2000, les amateurs du traditionnels rallye du Registre Suisse Alfa Romeo se réunissaient sur la place de parc du parcours Vita de Martigny. Accompagnant notre membre Mme Marie-Laurence Nicolet, nous avons eu le plaisir d'accueillir parmi nous, M. Philippe Jacot, Président du Club Alfa Romeo Ile de France. Le contact sympathique que nous avons eu avec ce dernier, nous laisse supposer que quelques actes d'échanges intéressants entre nos deux associations pourraient se profiler dans un proche avenir.

Comme à Corsier le dimanche 18 dernier courant, le soleil était de la partie et fait réjouissant, le plateau des voitures était de qualité. Deux Alfa Romeo se faisaient particulièrement remarquer. Tout d'abord la magnifique Alfasud 1500 TI rouge de première génération appartenant à notre membre de la commission technique M. Bahman Azimzadeh et ensuite la

très belle GT 1300 Junior également rouge de M. Mario Simonetti toutes deux sortant fraîchement de restauration.

Cette année point de road-book compliqué ou de clochers à compter (décidément ça marque), en effet, il aurait été dommage de passer à côté des magnifiques paysages valaisans que Christian Gerber qui nous avait concocté le parcours nous faisait traverser. Le carnet de route emmenait les participants sur le célèbre col des Planches qui résonnent encore du bruit magique de nos doubles arbres que certains ne se sont pas privé de faire rugir le log des parois rocheuses, venait ensuite le Val-de-Bagne et enfin le barrage de Mauvoisin où les attendait un superbe point de vue et accessoirement quelques chaises et une table leur permettant de répondre au questionnaire (fallait quand même justifier l'appellation "rallye" de la sortie). Malgré des questions parfois difficiles, la plupart s'en sortaient, parfois avec un peu d'aide il est vrai, alors

que d'autres faisaient preuve d'un humour certain en s'évertuant à répondre par des jeux de mots ou des calembours. Le soleil et la bonne humeur étaient de la partie, et c'est une joyeuse colonne d'Alfa Romeo de tous types qui prenait le chemin du retour, toujours par le Val-de-Bagne, le col de Len, Saxon et finalement Fully où M. Georgy Carron, le patron de la cave de Mazembroz nous recevait pour une dégustation judicieusement accompagnée de pain de seigle, de viande séchée et de fromage de Bagne, sur une terrasse ombragée par de la vigne grimpanche.

La raclette du repas de midi convenait à tous le monde et à l'heure du dessert nous sommes passés à la proclamation des résultats. Ce rallye 2000 devait consacrer M. Mario Simonetti et son très beau coupé GT Junior 1300.

La journée fut conclue par les remerciement d'usage des organisateurs et de notre Président.

Ancien système de classement des pièces Alfa Romeo

Jusqu'à 1950, Alfa Romeo utilisait pour sa numérotation de châssis et de moteurs des numéros à six chiffres, dont souvent les trois premiers indiquaient le modèle dans la série.

Exemple : n° de châssis 6 C 2500 Sport Freccia d'Oro = 916541 = 916 pour le type Freccia d'Oro et 541, pour le numéro d'unité produite.

Avec l'élargissement de la gamme par les modèles 1900 et Giulietta, la fabrique modifiait les n° de châssis et de moteurs.

Exemple : 1900 Berlina = 1900.00001 (1950) et Giulietta Sprint série 750 B : 1493.00011 (1954). Soit le même principe, mais on laissait quand même de la place pour 99'999 unités.

Lors du lancement des modèles Giulietta SS et SZ en 1957, furent introduits des numéros à 5 chiffres pour chaque type de série.

Exemple : Giulietta SS = 101.20 et Giulietta 101.26.

Ces chiffres précédaient dorénavant le numéro de châssis lesquels ont été élargis sur 6 chiffres. Enfin en 1960, l'introduction de ce nouveau système était terminée et valable pour tous véhicules produits à Milano. La gamme des Alfasud débute en 1972 avec la série 901 A.

Ce système de numérotation a été repris ingénieusement pour la classification des pièces, dont vous trouverez les détails et les explications à la page suivante

105 64 59 031 00 01

Série - numérotation de base

- 101 Giulietta/Giulia Sprint + Spider
- 102 2000
- 105 Giulia
- 106 2600
- 115 Giulia 1300 Super (dès 1970)/2000 Berline-Coupé-Spider (version USA dès 1971
Giulia GT 1600 Junior (dès 1972) Giulia Spider 1600, Giulia 1600 Zagato
- 116 Alfetta
- 119 Alfa 6

No du modèle dans la série

- 00 Tous modèles
- 02/04/26/32/64 Modèles spécifiés
(par ex. 64=Montréal)

Groupe principal de pièces

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 01 Moteur/bloc/culasse 02 Vilebrequin/bielles/pistons 03 Soupapes/distribution 04 Alimentation/injection 05 Electricité moteur (démarreur etc...) 06 Lubrification/pompe à huile/filtre 07 Refroidissement/pompe à eau 08 Filtre à air 12 Embrayage/maître cylindre 13 Boîte de vitesses 15 Arbres et joints de transmission 17 Pont arrière 21 Suspensions/moyeux avant 22 Freins avant 23 Direction (volant/colonne/boitier) 24 Timonerie de direction 25 Suspensions arrière 26 Freins arrière/à main 28 Roues 30 Echappement (collecteur/tuyaux) 31 Radiateur (eau/huile) 32 Conduites d'essence 40 Commande/pédalier 42 Frein à main (levier/tringlerie) 44 Pédale de frein/embrayage 45 Frein/hydraulique 48 Servofrein/maître cylindre 49 Caisse (sans portes ni capot) | <ul style="list-style-type: none"> 50 Châssis partie avant 51 Châssis et carrosserie partie centrale 52 Châssis et carrosserie partie arrière 53 Carrosserie (côtés et toit) 54 Eléments carrosserie avant et arrière 55 Portes 56 Accessoires de carrosserie 57 Chauffage/aération/air conditionné 58 Sièges 59 Pare-chocs/supports de plaque 61 Glaces/consolles/rétroviseurs 62 Tapis/pommeaux/isolant 63 Planche de bord 64 Appareillage de bord 65 Phares/feux/essuie-glace/équip. électrique 80 Outillage/lot de bord |
|---|---|

No particulier dans le groupe de pièces

Exécution de la pièce

- 00 Exécution originale
- 01 Première modification ou changement de dimensions
- 02 Deuxième modification ou changement de dimensions

6ème groupe = partie d'une pièce principale ou quantité de cette pièce nécessaire

Sortie du 26 novembre 2000 à Cortailod

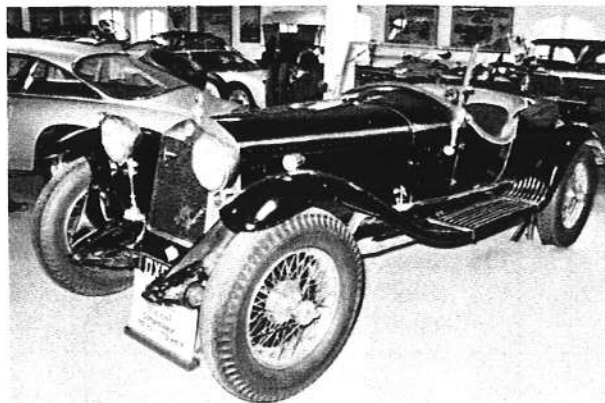
Le but de cette sortie était bien entendu le plaisir de nous retrouver, mais il y avait aussi un autre but, et non des moindres, soit la visite d'une fabuleuse caverne l'Ali Baba remplie non pas de bijoux ... quoique ... mais de splendides voitures anciennes et moins anciennes, collection allant des prémices de l'automobile à nos jours.

La septantaine de voitures exposées, au premier abord dans un état de désordre, toutes roulantes et rutilantes nous ont enchantées. Ce n'est que lors de la progression de la visite que nous nous sommes rendus compte qu'elles étaient savamment disposées. Ces voitures ont toutes une histoire. M. Laurent Matthey, mécanicien, restaurateur, conservateur et guide des lieux, après une brève introduction nous a laissés flâner à notre convenance et découvrir ces beautés fatales les unes après les autres. En effet, nous étions trop nombreux pour former un groupe à la japonaise et M. L. Matthey s'est gentiment tenu à notre disposition pour répondre à nos nombreuses questions.

Vu la passion qui nous anime, il y a eu peut-être quelques frustrations, car les trois heures de visite n'étaient pas suffisantes pour certains qui auraient aimés en connaître bien plus et discuter d'avantage avec M. L. Matthey.

Bien entendu, notre premier réflexe a été de chercher des « Alfa ». Or, la collection n'en compte qu'une, mais pas n'importe laquelle.

Une *Alfa Romeo Zagato* de 1930, compresseur, 1750 cm³, 110 ch, pouvant atteindre 175 km/h, cabriolet dans un état exceptionnel, noir, avec des freins puissants et majestueux.



Rien que la calandre vaut la photo et je n'ai pas pu résister à la « tirer ».

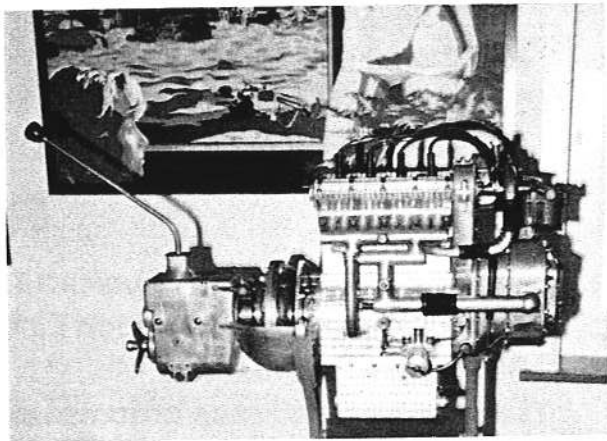


Une PEGASO jaune de 1954 nous a intrigué. D'abord par sa cylindrée de 3000 cm³, puis par sa puissance de plus de 200 cv. En ouvrant le capot, on reconnaît tout de suite la charpente d'un moteur dont nous sommes familiers, un moteur ALFA ROMEO.

Après les « banales » Bugatti, Ferrari, Maseratti, Lamborghini, Bentley, Rolls-Roys, Mercedes 2 cylindres de 10'000 cm³, autres monstres et j'en passe, mon

attention fut attirée par un Coupé docteur Dion-Bouton, dont la place à côté du conducteur permet d'allonger un patient (début de l'ambulance) et, à l'arrière, une malle d'époque, avec ses outils habituels, instruments divers stéthoscope etc. Cela démontre bien avec quel soin et quel goût l'ambiance est reconstituée.

Autre petit chef-d'œuvre exposé seul sur un présentoir, un moteur Bugatti, Type 68, 369 cm³, de 1944, avec sa boîte à vitesses, sauf erreur, à trois rapports.



La soif se faisant sentir, nous avons visité une cave dans le haut du village, ce qui nous permit de nous réchauffer aussi bien de l'extérieur que de l'intérieur. La sortie s'est terminée par un repas en redescendant ce même village de Cortailod.

20.12.2000 Gaetano de Marcellis

Registre Suisse Alfa Romeo – programme pour l'année 2001

- | | |
|--|---|
| Samedi 17 février 2001. | Assemblée générale à Châtel-St-Denis. |
| Week-end du vendredi 04 au dimanche 06 mai 2001. | 50 ^{ème} anniversaire du garage Van Steenkiste à Gent/Belgique. |
| Week-end du samedi 16 au dimanche 17 juin 2001. | 20 ^{ème} anniversaire du Registre Suisse Alfa Romeo. Région Genève, Chamonix et Martigny. |
| Week-end du samedi 07 au dimanche 08 juillet 2001. | Montée de Moutier-d'Ahun/circuit du Mas-du-Clos organisation Club Alfa Romeo de France.
Le voyage et nuitées organisées par le Registre Suisse Alfa Romeo. |
| Jeudi 26 juillet 2001 | Stamm itinérant. |
| Jeudi 09 août 2001 | Pique-nique au Mont-Vully. |
| Dimanche 23 septembre 2001 | Rallye du Registre Suisse Alfa Romeo. |
| Jeudi 25 octobre 2001 | Stamm itinérant. |
| Samedi 24 novembre 2001 | Sortie de fin d'année. |