



## PROGRAMME 2002

- Samedi 23 février 2002 : Assemblée générale au restaurant Tivoli à Châtel-St-Denis.
- Mai : Sortie dans le Nord vaudois.
- 06-07 juillet : Concentration nationale du CARF sur le circuit du Mas-du-Clos - voyage organisé par le RSAR.
- Fin août (jeudi soir) : Pique-nique dans la forêt de Ried.
- Septembre : Rallye organisé conjointement avec le CARF en région bressoise / F.
- Novembre : Souper de fin d'année.
- Bourse en Italie : Selon décision du comité, Turin, Reggio Emilia ou Imola courant de l'été. Padova début novembre.

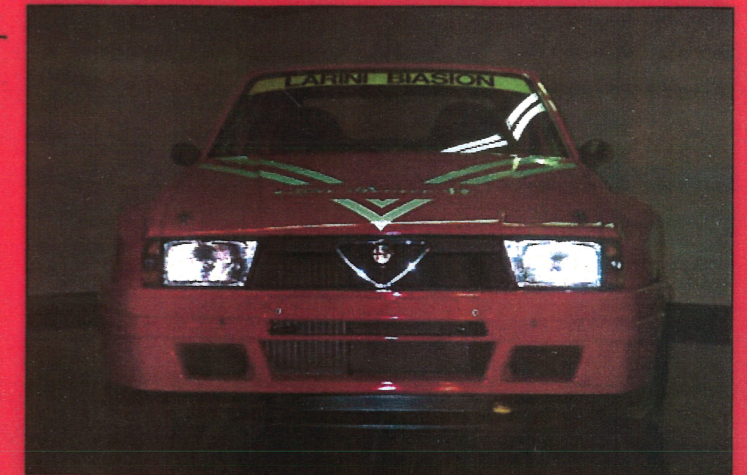


# BULLETIN N° 24

# 2001

### HISTOIRE

- LA 75 TURBO À 15 ANS



### SORTIES

- GENT/B



- 20<sup>ÈME</sup> ANNIVERSAIRE



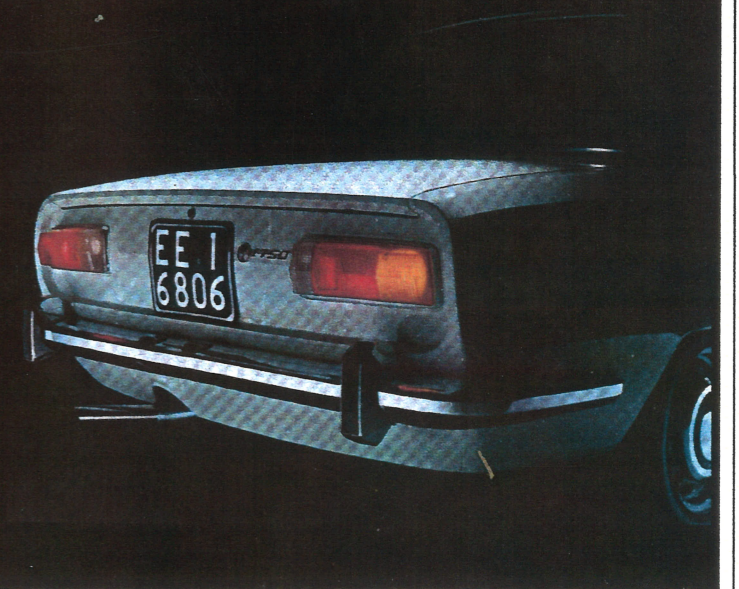
- MAS-DU-CLOS



- RALLYE 2001  
 - BOURSE DE PADOVA/I  
 - SORTIE DE FIN D'ANNÉE

### ESSAIS D'ÉPOQUE

- L'ALFA ROMEO 1750 BERLINA



# FLASH 2001



...La Diva en question !



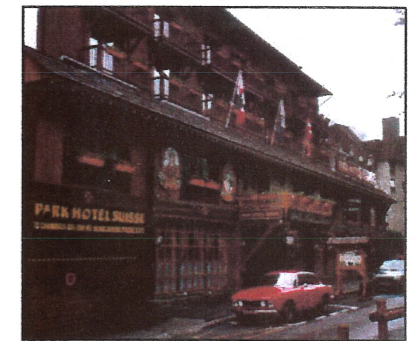
Suisses et français, à genoux devant la même Diva ...



Voyage d'études d'une princesse au Mas-du-Clos !  
(L'énorme chose à côté c'est son père !)



Jésus et ses disciples ? Non, Antoine Kohler et quelques amis savourant la réussite de notre 20<sup>ème</sup> anniversaire !



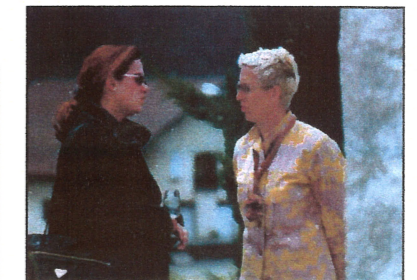
Chamonix - 1968, Guy Lefranc, toujours à la recherche d'Axel Borg, vient de stationner son coupé 1750 devant le Park Hotel Suisse...



- Tu veux qu'i'te dise Pierre ! Ton Tourmalin, ça vaut pas un p'tit Œil neuchâtelois !  
- Ah bon, j'croyais qu'à Neuchâtel y f'sait que du vinaigre ! Y fond aussi du vin alors ?



- Ma Patrizio, si je t'è dit ! L'è virage dou Garage, tou l'è passe à fond d'è trois !



Dis Susi, tu crois pas qu'on pourrait piquer le Spider à Peter et faire un peu de shopping à Milan ! Je connais une boutique sensationnelle via Corradino D'Ascanio !  
- Pourquoi pas ! Il doit être certainement possible de rouler avec cette auto sans la mettre tout le temps en travers !



**Sortie de fin d'année à Muntelier - mini GP de karting**  
**Samedi 24 novembre 2001**

Par son histoire, Alfa Romeo est étroitement lié à la compétition. Depuis 1910 à nos jours, les bolides milanais ont forgé la légende de marque sur les circuits et les routes du monde entier.

Vous trouverez sans doute cette introduction curieuse pour débiter le compte-rendu de cette sortie de fin d'année. En fait, c'est ce lien inéluctable d'Alfa Romeo avec la course qui a amené le comité à organiser quelques joutes amicales au volant de karting à l'Expodrom de Muntelier.

Pour le souper, le choix porté sur l'hôtel Bad Muntelier n'était pas innocent et nous paraissait être de circonstance en cette année anniversaire, puisqu'à sa création l'endroit avait été choisi par nos membres fondateurs pour y organiser les premiers stamms.

Pourtant, à l'échéance du délai d'inscription, avec 11 inscrits, on ne peut objectivement pas dire que la formule ait rencontré le succès escompté.

C'est dommage, car le mini grand-prix de karting fut réellement un moment de plaisir. Casqué et vêtu d'une combinaison de course les participants ont pu tourner quasiment sans discontinuer pendant plus d'une heure. Le tracé sinueux et la piste froide provoquaient de quelques jolies figures et de franches rigolades. Après quelques tours, seul le comptage électronique permettait de donner un classement, qui par ailleurs, est tout à fait subjectif dans de telles circonstances. En effet, dans ce genre de manifestation le plaisir de piloter un engin ludique prédomine sur la performance pure. Je retiendrai simplement l'excellente performance de la seule dame du plateau, Mme Elisabeth RENGEL, dont le surprenant coup de volant a provoqué quelques belles passes d'arme dont nous ne sommes pas toujours sortis gagnants.

Dans ces conditions, l'heure passait très vite et un premier apéritif à la buvette de l'Expodrom concluait cet après-midi riche en émotion. Un peu plus tard, dans un endroit réservé du bar de l'hôtel Bad Muntelier nous attendait un nouvel apéro "garni" avant de passer à table. En fin de soirée, les participants concluaient par une pizza?!? à la pizzeria "Fellini" à Morat (je tairais par pudeur, le nom de ce mange sans faim).

En conclusion, l'année 2001 a été curieusement faite de "hauts" et de "bas". La sortie de fin d'année fait malheureusement partie de la deuxième catégorie. Malgré cela, le comité a pour habitude de rester optimiste et tente de tirer les enseignements de chaque événement, qu'il soit positif ou négatif, afin d'améliorer constamment le "produit" et ainsi répondre au plus près de l'attente des membres.

Cependant, votre avis, il est difficile de faire une analyse complète et objective de la situation. C'est pourquoi nous vous invitons à participer activement à notre prochaine assemblée générale et au souper qui suivra, organisés dans le cadre bucolique de l'hôtel à Châtel-St-Denis fin février 2002.

Baertschi Jean-Michel



### Auto di Ogni Epoca – Padova/I – 10-11 novembre 2001

Comme annoncé dans le bulletin 2000, nous avons organisé ce voyage à Padova/I sous forme de test. L'idée de base était d'éviter un long voyage éprouvant en voiture et de profiter d'organiser conjointement un autre événement « auto ». Le premier point à résoudre fut de trouver un moyen de transport à bon prix. C'est notre membre Luigi Favaro qui trouva la solution avec un car moderne qui plus est, à un prix très favorable. En ce qui concerne les réservations d'hôtel et les repas, nous avons été efficacement aidés par la secrétaire du Musée Bonfanti, Mme Bontorin. Le projet étant ficelé, il ne restait plus qu'un point à régler, et non des moindres, soit remplir le car avec suffisamment de participants pour pouvoir rentabiliser le voyage. Malgré l'enthousiasme de nombreuses personnes, nous devions quelque peu déchanter avec seulement 15 inscriptions. Mais comme le dit bien le dicton, l'unité fait la force, et c'est là que nos contacts amicaux avec d'autres clubs prennent toute leur valeur; je remercie M. Luigi Antico président du Club Alfa Corse de Genève, qui grâce à sa présence et celle de plusieurs de leurs membres nous permettait de maintenir la sortie, adieu les chiffres noirs !!! Le voyage débutait vendredi soir vers 2200 à Echallens. Après une nuit de repos, nous arrivions le samedi vers 0800 à Padova. Après un café, les participants entraient dans la bourse à l'heure d'ouverture à 0900. Chacun organisait sa journée en fonction des achats à faire. En fin d'après-midi, tout le monde se retrouvait au car pour prendre la direction de la région de Bassano del Grappa pour le souper et la nuit. Relevons que cette journée fut très intéressante. En effet, de nombreux contacts ont pu être établis avec des clubs italiens de notre marque. Relevons également la tentative de responsables d'un club suisse que je ne nommerai pas, de recruter maladroitement des membres parmi nos participants. Situation plutôt regrettable surtout au vu de la méthode employée, démontrant une nouvelle fois un savoir-vivre plus que douteux. Le dimanche matin, fut consacré à la visite du Museo dell'Automobile Luigi Bonfanti à Romano d'Ezzelino et son exposition thématique de microcars, couvrant l'histoire de ces engins jusqu'à la récente Smart. Après un rapide dîner, notre expérimenté chauffeur Pierre Wirz nous ramenait à bon port pour arriver à Echallens vers les minuits. En guise de conclusion, j'aimerais remercier tous les participants pour l'excellente ambiance qui a marqué ces deux jours. Et surtout un grand merci à notre chauffeur surnommé qui est vraiment excellent, à recommander sans hésitation. En 2002, nous tenterons à nouveau cette excursion car je reste convaincu que la formule est bonne. Par contre, il n'est pas impossible que nous abandonnions Padova pour Turin, Reggio Emilia ou Imola. En effet, de plus en plus de bruits courts en Italie que la bourse de Padova perd en importance, notamment à cause des prix de location demandés. Organiser une des bourses précitées, imposerait une modification des dates, car elles se déroulent au printemps (Turin) ou en été (Imola).

H. Rengel

### Concentration nationale de l'ASVE à Morat – dimanche 14 octobre 2001



C'est sous la responsabilité des locaux Pierre Luthi, Vera et Ueli Johner que le Registre Suisse Alfa Romeo retrouvait après quelques années d'absence la concentration nationale de l'ASVE. Pour son retour, notre club se devait de soigner sa présentation. Cela passait d'abord par une sélection judicieuse des Alfa Romeo exposées choisie selon des critères de qualité et de variété. Grâce à nos membres qui ont spontanément répondu présent, nous avons pu présenter une très belle palette de Giulietta et Giulia toutes carrosseries confondues ainsi qu'un magnifique coupé 2600 Sprint. Deux calicots aux couleurs de notre club, une table garnie de quelques bouteilles et de salés faisaient honneur aux nombreux visiteurs qui n'ont pas manqué de s'arrêter à notre petite verrée. Nombreux sont ceux qui firent des remarques toutes à fait positives quant à notre petite organisation.

À gauche : En ce dimanche 14 octobre 2001, sous un soleil radieux, l'entrée de la vieille ville de Morat était consacrée à notre marque fétiche ...!

Ci contre : de gauche à droite : Claude Novelli, Vera et Ueli Johner, Jean-Michel Baertschi, Patrizio Pieren, Luigi Favaro et en grande discussion avec M. Heinz Birrer, notre président Henri Rengel, anquant sur cette photo, Pierre Luthi (le photographe). Relevons que nous avons également eu le plaisir de rencontrer d'anciens membres du Registre (dont un avait par ailleurs sympathiquement exposé son coupé 2000 GT Veloce gris en notre compagnie). Nous avons eu grand plaisir à discuter avec eux. Certains ayant émis le désir de rejoindre à nouveaux nos rangs, nous nous sommes empressés de leur remettre un bulletin d'inscription

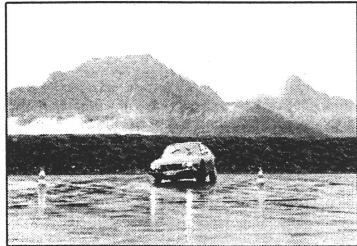




## Rallye 2001 dans la région du Gurnigel

Rendez-vous sous le Pont de Flamatt à 9h00, les cabriolets n'étaient pas à la fête !

Après avoir reçu un road-book très précis préparé par Christian Gerber ainsi que le questionnaire, départ à la queue leu leu vers 9h50. Nous avons eu l'impression de traverser d'abord de vertes vallées près de la capitale, et par de petits chemins de campagne nous sommes arrivés au pied du Riggisberg où se déroulait une fameuse course de côte.



Emergent du brouillard tout en appui, notre président et son agile coupé Junior Z. Excellent coup de volant en 2001 pour Henri, qui confirme ici son excellente prestation creusoise.

En raison du temps nous n'avons pas pu rouler de manière excessive. Mais la montée était tout de même fort agréable, bien adaptée à l'étagement des boîtes de nos Alfa. Et en laissant un peu de distance entre les voitures, nous nous sommes surpris à faire quelques dérapages, les pneus sifflant malgré le sol mouillé.

Au sommet à 1596 m, nous nous sommes restaurés dans un espace fort agréable, mais les sommets jouaient à cache-cache en raison du brouillard. Nous perdions du même coup le sens de l'orientation et nous ne savions plus exactement où était le nord.

A un certain moment, poussé par un petit vent, le brouillard s'est déchiré et nous avons alors pu admirer toutes ces montagnes blan-

chies par des neiges précoces, du moins les personnes qui n'avaient pas leur nez sous le capot.



G. De Marcellis dans ses oeuvres. Le co-pilote n'est autre que le picador... heu l'ami Patrizio Pieren.

Quelques mètres plus haut, notre G.O., Pierre Lüthi, nous a préparé un petit parcours de son cru, avec des outils personnels. En effet, Pierre a eu la lumineuse idée d'attacher quelques dizaines de ballon le long d'un bâtiment, ballons que le co-pilote devait faire éclater à l'aide d'un manche en bois, muni à son extrémité d'une aiguille pour pratiquer les injections. Après que le co-pilote ait réussi avec plus ou moins de bonheur à faire éclater deux ballons, le pilote pouvait alors se lancer, pédale à fond, sur un parcours technique en slalomant entre les cônes et ceci en faisant un maximum de tours en 4 min. La surface du parking était importante ce qui nous a permis de nous éclater sans risquer de nous retrouver dans un platane. Quoi qu'à cette altitude, il en pousse très peu, se sont plutôt des mélèzes !

Après ce gymkhana, descente de l'alpage. A un certain moment, sans que nous soyons avertis, notre guide bifurque dans un petit chemin non goudronné – heureusement la Z possède un réglage à la hauteur des suspensions – et découverte dans un hangar de quelques merveilles en attente de leur

redonner vie. Bien entendu, les avis étaient partagés et la plupart des participants ont regretté les conditions dont lesquelles sont laissés ces petits trésors. Pour ma part, il y avait en tout cas deux objets très intéressants, une 2600 Sprint coupé avec son magnifique 6 cylindres, et une Giulietta Spider. Mais aussi une MG et quelques américaines.

La fin du rallye nous a conduit au bord du Lac de Schiffenen où nous avons partagé un succulent repas. Juste après le dessert, Pierre Lüthi nous a encore réservé une surprise. A l'aide d'un endoscope introduit par le puits de bougie, nous avons pu découvrir des entrailles d'un moteur, contrôler l'état des cylindres (dans le cas présent ils avaient encore les rayes d'alésage d'origine), la couleur des soupapes, l'état des sièges de soupapes, et le dessus des pistons. C'était étonnant de voir tout cela avec autant de netteté et sans devoir démonter la « testata » culasse.



Magnifique cadre choisi par les organisateurs, météo frigidifique mais chaude ambiance dans les cœurs et le moteurs !

Ce parcours fort joli fut apprécié, probablement sans doute que le paysage sans pluie et nuages est magnifique. Ce qui me donne personnellement l'envie de refaire le circuit par un beau jour ensoleillé.

Gaetano De Marcellis



## COMITE 2001 - Adresses

### Club

REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO  
Case postale - 2043 Boudevilliers

### Président

RENGEL Henri  
Malvilliers 24  
2043 Boudevilliers  
079 3304055

### 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)

Ont collaboré à la création du présent bulletin : M. A. KOHLER (photos - archives - Gent/B), M. P. LUTHI (photos), M. H. RENGEL (archives - Padova/I), M. P. PIEREN (documentation technique), M. G. DE MARCELLIS (rallye). Un merci particulier à MM. RENGEL, KOHLER et LUTHI pour leur coup d'œil photographique et la documentation sur la 1750 Berlina.

## SOMMAIRE

P. 1	Sommaire - édito
P. 2	Liste des membres du comité 2001
P. 3	Billet du président
P. 4-5	50ème anniversaire du garage Van Steenkiste à Gent/B
P. 6-7	La 75 Turbo - tipo 163B1C
P. 8-9-10-11	20ème anniversaire du Registre Suisse Alfa Romeo
P. 12-13-14-15-16-17	Essais d'époque - "La 1750 Berlina"
P. 18-19	Concentration nationale du CARF au Mas-du-Clos
P. 20	Rallye 2001/Gurnigel
P. 21	Auto di Ogni Epoca - Padova/I - Concentration de l'ASVE à Morat
P. 22	Sortie de fin d'année - mini GP de karting à Muntelier
P. 23	Flash 2001
P. 24	Programme 2002

**LE REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO REGROUPE TOUS LES VEHICULES DE LA MARQUE AYANT AU MINIMUM 20 ANS OU PRODUIT A MOINS DE 4000 EXEMPLAIRES**

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

### EDITO

2002 sera ma 15<sup>ème</sup> année de fidélité au Registre Suisse Alfa Romeo. Je me souviens de mes premières sorties en 1988, j'avais 22 ans et c'était l'époque du "gang des GTVsistes" comme nous appelait le président d'alors avec compassion. Ma passion était à l'image de nos bouillantes milanaises; exacerbée, sans concession et vécue à 200 km/h dans le chant lyrique de mon V6 2.5 lt. Au milieu des années '80, en ce qui me concerne, l'histoire Alfa Romeo se résumait à quelques modèles phares ayant marqué l'histoire de la marque. C'est grâce aux stamms et aux "anciens", que je remercie au passage, que j'ai commencé à apprendre l'histoire extraordinairement riche de l'Alfa Romeo. La littérature et la presse spécialisée me permettaient de combler ça et là quelques zones d'ombre de la longue et fastidieuse mais au combien passionnante, légende de l'Alfa Romeo.

Mes états d'âme et une amitié mal récompensée m'ont fait parfois dire des choses qui ont dépassé mes pensées. Toutefois, mais si la manière n'était pas des plus élégante, je reste convaincu que ma façon de raisonner était juste et allait dans le bon sens. L'assemblée générale 2000 a été une dure épreuve et suite à celle-ci, je dois avouer que plusieurs fois, je me suis remis en question quant à ma place au sein du Registre.

L'entrée dans le nouveau siècle fut une année pénible, consacrée à reconquérir la confiance des membres. Pourtant, malgré encore quelques ratés, on peut dire sans immodestie, qu'en 2001 le club a commencé de redresser la tête de façon significative. Cette année, j'ai retrouvé dans nos manifestations des plaisirs et des sensations que je ne n'avais plus ressenties depuis bien longtemps.

Aussi surprenant que cela puisse paraître, en Suisse, notre club tient une place importante dans le petit monde du véhicule ancien. J'ai personnellement été surpris que des gens sortant du milieu Alfa ou fréquentant d'autres clubs, s'inquiétaient du sort du Registre. Il ne fait aucun doute que notre association reste une référence pour la marque dans notre pays et à l'étranger. A nous d'être à la hauteur et de porter fièrement les couleurs de notre club.

Après sept années passées au comité, j'ai décidé de me retirer pour des raisons professionnelles. Il va de soit que je resterais membre actif dans tous les sens du terme, pour la simple et bonne raison que j'ai cru en notre club et que je crois encore qu'il est possible d'y passer de bons moments.

J'ai mis un point d'honneur cette année, à soigner le bulletin. Il est clair qu'après celui édité en 2000 et l'Alfetta 158/159, on aurait pu trouver des modèles plus exotiques que la Berlina 1750 ou la 75 Turbo. Mais restons éclectiques et puis, il faut penser aux nouveaux membres, plus particulièrement les plus jeunes pour qui, ces deux autos restent encore assez peu connues, mais également à la portée de leur bourse. Les comptes rendus des diverses sorties permettront aux absents de se rendre compte que 2001 fut une excellente cuvée.

Alors pour 2002, laissons la méfiance ou les vieilles rancœurs au placard et sortons nos belles Alfa Romeo, afin de partager sans concession notre passion du Biscione.

Bonnes fêtes de fin d'année et excellente lecture, J.-M. Baertschi

(les plus anciens le reconnaîtront) cet adage s'est avéré absolument juste. Ca penche, les 195 HR 15 sifflent, mais ça passe et à des vitesses plutôt élevées.



Retour des participants anglais au Mas-du-Clos et par la même occasion, de cette superbe SZ., qui non seulement gagnera le concours d'élégance samedi soir, mais remportera également sa série le lendemain sur la piste.

L'après-midi consacré aux séries consacrera dans un premier temps un surprenant Henri Rengel au volant de sa Junior Z. Comme se plaisait à annoncer le speaker, ce fut la course des présidents. En

effet, cette série réunissait, outre notre président, M. Alain Delanoue, président du CARF, M. Philippe Jacot, président du club Alfa Classic Ile de France et M. Louis Chrétien président d'honneur du CARF. Effectuant une très belle course, au terme d'une lutte acharnée, Henri décrochait une magnifique troisième place.

La série réunissant les GTV6/75 V6, vit la victoire de Raffael FAVARO et sa GTV6, l'intéressé se permettant même de battre M. Francis Maingourd, un vieil habitué du Mas-du-Clos qui pilotait à cette occasion un coupé muni d'un moteur 3.0 lt préparé et de pneus slicks.

Personnellement, je me suis battu pour la troisième place jusqu'au troisième tour pour finalement céder à l'incisif Yvon Durieux. Christian Gerber quant à lui, il terminait à la cinquième place. Malgré les problèmes mécaniques de sa 75, Patrizio fini dans le groupe de tête, sans toutefois accéder au podium. Comme quoi, même avec un turbo

chargeant au petit bonheur la chance, son auto reste très performante.

En conclusion, on peut sans aucun doute dire que la ligne de conduite adoptée par Alain Delanoue a porté ses fruits. En effet, cette année c'est avec un réel plaisir que nous avons retrouvé des participants, belges, allemands et surtout anglais avec de superbes voitures. L'Expo 02 compromettra certainement ma participation au Mas-du-Clos 2002, toutefois, il ne fait aucun doute que des membres du RSAR s'y rendront. Pour ceux qui seraient intéressés à faire le voyage, n'hésitez pas à contacter notre président où moi-même et réservez déjà à présent le premier week-end du mois de juillet.

J.-M. Baertschi

Voici les voitures à battre au Mas-du-Clos. Ces deux GTV6 Production préparées par Snobeck appartiennent à MM. Busson et Molinier. Si le premier reste invaincu à ce jour, le deuxième a dû, cette année, au terme d'une bagarre très ardue, baisser la garde devant le coupé 2000 GTV, très performant, il est vrai, de M. Bruno Monmanneix.



Ci-contre: notre président H. Rengel attaque la ligne droite. Ne vous fiez pas à l'image. A l'affût avec son coupé Junior Z, Henri passera les trois voitures et ira chercher une magnifique 3<sup>ème</sup> place dans une série très relevée.



## Concentration nationale du Club Alfa Romeo de France - Circuit du Mas-du-Clos 06-07 juillet 2001

Est-il bien nécessaire de présenter cette extraordinaire manifestation ayant lieu dans le département de la Creuse, l'une des régions les plus retirées de France. Le Registre Suisse Alfa Romeo compte parmi ses membres, quelques fidèles au circuit du Mas-du-Clos, c'est le cas de Christian Gerber, de Patrizio Pieren, d'Henri Rengel, de Jean-Louis Gandossi et de votre serviteur. Cette année pour la première fois, M. Luigi Favaro et son fils Alexandre nous accompagnaient. Pour ma part, c'est ma fille Vivienne, âgée de cinq ans qui partageait l'habitacle de ma GTV6. En matière de voitures, les forces helvétiques en présence décomptaient trois GTV6 dont celle d'Alexandre Favaro, très performante, un Spider 2000 (J.-L. Gandossi), une Junior Zagato 1600 (en ne vous présente plus la voiture de notre président) et la très rapide 75 Turbo de Patrizio Pieren. Voilà sept ans que le vendredi précédant la manifestation, j'emène traditionnellement la petite colonne d'Alfa au travers de la campagne française. Pourtant cette année, après Pontarlier déjà, je me réussissais à me tromper de route. Après avoir rejoint le droit chemin, à part deux passages nuageux qui eurent pour conséquence, un "grêlage" en règle de nos carrosseries, nous avons fini par tous nous retrouver à Fourneaux à l'hôtel de la Tuilerie.

La montée de Moutier d'Ahun ayant été reportée en 2002, le samedi matin fut consacré au shopping et à la visite de la vieille ville

d'Aubusson. A midi, un repas mémorable nous fut servi à la pizzeria "Massimilia". Des pizzas à la pâte ayant la forme et le goût d'éponge, ainsi que des blocs de pâtes qu'une sauce brunâtre censée être bolognaise ne parvenait pas à défaire, nous calaient l'estomac de façon irrémédiable pour le restant de la journée. Au grand désarroi de Patrizio, qui pour la première fois de sa vie, utilisait un couteau pour venir à bout de son magma de spaghetti amidonné.

Ce repas était-il prémonitoire d'un mauvais week-end pour notre ami précité ? En effet, l'après-midi, après quelques tours de circuit, la berline rouge avait de bizarres sautes d'humeur. Le visage soucieux de notre Patrizio penché sous le capot ne nous laissait rien présager de bon. En effet, le turbo chargeait irrégulièrement. Après quelques minutes, le diagnostique était donné: goujons de la wastgate brisés, malgré une réparation de fortune, la belle turbo ne retrouvera plus sa forme, Patrizio se contentera de tourner certes à bon rythme, mais bien en deçà de ses performances habituelles.

Heureusement, du côté des autres participants aucun problème ne venait perturber la bonne marche du week-end. Ceci à l'image d'Henri et de son coupé Zagato, qui inlassablement, tourneront tout le samedi après-midi, alors que les autres se permettront quand même une petite pause de temps à autre. En ce qui me concerne, avec ma fille à

mes côtés, même sanglée et casquée comme il se doit, il était hors de question de prendre des risques sur la piste et j'adoptais un rythme de promenade. Croyant émerveiller ma petite en jouant au cicérone lui présentant le magnifique cadre du site, je fut soudainement surpris par une petite voie qui me demandait comment se faisait-il que tout le monde nous dépassait et pourquoi l'"Alfa Mareo" de son papa ne faisait pas vroomvroum comme les autres!?!? Comme je suis un père compréhensif, j'ai accéléré le rythme et me suis permis de dépasser quelques spider qui traînaient la patte. (L'histoire ne dira pas qu'à une vitesse ridiculement basse, j'ai quand même réussi à faire un magistral tête à queue! ).

Je passerai sur la visite du magnifique musée Ferrari de M. Bardinon et sur le concours d'élégance qui consacrait deux magnifiques Giulietta SZ amenées par des participants anglais et la Giulia TI Super de Guy Duperche, ainsi que le souper...

Dimanche matin, je confiais Vivienne à Jean-Louis et Christian, afin de tenter de trouver les marques de mon coupé GTV6. Je dois avouer que j'ai été franchement surpris de la tenue de route de cette auto qui est entièrement d'origine. Un ancien membre yverdonnais haut en couleur disait: - Si c'est juste pour faire beau ce ne peut être que de la m...e, mieux vaut ne rien faire et accorder sa confiance aux ingénieurs de la marque.



## Billet du président

Chers membres,

L'année 2001 a été marquée par le vingtième anniversaire de notre club. Cet événement majeur a été célébré en compagnie de nombreux amis du monde de l'ancienne Alfa Romeo, dans une très sympathique ambiance.

L'entrée de nouveaux membres actifs au RSAR est très positive et comble certains départs incompréhensibles.

Votre comité s'est réuni régulièrement et a traité tous les sujets efficacement. Je remercie mes collègues de l'effort fourni en faveur du Registre cette année.

Pour 2002, nous vous proposons une sortie au mois de mai dans la région du Nord Vaudois, Début juillet nous suivrons la traditionnelle invitation du CARF sur le circuit du Mas-du-Clos (F). Dans le courant de l'été, nous nous rendrons dans une bourse de pièces en Italie. Fin août, le pique-nique sera reconduit dans la forêt de Ried. Le rallye sera organisé en automne en collaboration avec le CARF en région bressoise. Le programme 2002 sera clôturé par le souper de fin d'année dans le courant du mois de novembre.

Lors de notre prochaine assemblée générale vous pourrez vous prononcer au sujet du projet du site Internet du Registre Suisse Alfa Romeo. Mais il s'agira également de remplacer les deux membres du comité sortant, MM. Antoine KOHLER et Jean-Michel BAERTSCHI, ceci par des membres tout autant motivés. J'attends volontiers des candidatures ou des propositions.

La recherche de nouveaux membres ne doit pas cesser et nous devons intensifier nos efforts dans ce sens.

Je vous présente, à vous et à votre famille, mes meilleurs vœux pour l'année 2002 et vous souhaite bonne route.

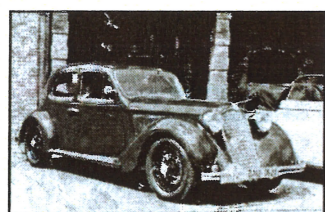
Henri RENGEL





**50<sup>ème</sup> anniversaire du garage Van Steenkiste à Gand/B 04 – 06 mai 2001**  
**Rencontre Alfa Romeo en Belgique : Le sommet**

Imaginez une ville située au bord de l'Escaut, dans laquelle se trouve la plus ancienne concession Alfa Romeo du monde. Pour fêter avec faste les 50 ans de son existence, ses responsables souhaitent réaliser une suite d'événements exceptionnels :



□ Inviter de nombreux alfistes venus de pays voisins avec des modèles que l'on rencontre rarement, telle une 2.9 à compresseur, un coupé 1900 Pininfarina ou encore une 2500 SS Corsa...



□ Réunir ces voitures devant de somptueux châteaux aux parcs immenses servant d'écrins aux carrosseries signées Touring, Ghia, Zagato...

□ Faire participer et dialoguer avec quelques délégués du Centro Stile Alfa Romeo, afin de maintenir un trait d'union entre les créations d'hier et de demain.

□ Obtenir du Museo Storico deux voitures en prêt, disons par exemple l'Alfetta 159 et la Disco Volante...

Ce rêve est devenu réalité en ce week-end prolongé du 05 au 07 mai 2001, où Thierry INGHELS nous accueillait dans les locaux du garage Van Steenkiste, sis au n° 172 de la Lange Violettestraat à Gent. Dès les premières heures de ce long week-end, le ton est donné : humeur au beau fixe, plateau de voitures incroyables, hauts lieux historiques pour les repas, l'hôtel situé dans une ancienne abbaye... Au tableau de bord, tous les instruments sont dans le rouge ! Le samedi 126 voitures inscrites suivent un itinéraire soigneusement préparé dans la campagne. Le road book les dirige de Merelbeke à Oudenaarde avec quelques haltes, dont une

destinée à la visite d'une partie de la collection MAHY. Le dimanche fait place à un concours d'élégance dans le cadre du château d'Ooidonk où le jury attribue les prix selon différentes catégories. Bravo aux membres du Registre qui ont décroché un prix : H. RENGEL (Junior Z) et C. GERBER (GTV6).



Un grand merci encore à l'organisateur Thierry INGHELS, sa mère, les collaborateurs du garage Van Steenkiste, les aides bénévoles qui ont su, par leur enthousiasme et leur compétence, faire de ces journées un événement inoubliable.

Antoine KOHLER

# Comment cacher à votre femme que vous avez le virus Alfa?

Dites-lui toute la vérité sur Alfa Romeo. Votre femme pense d'abord à ses enfants. Elle pense d'abord sécurité. Alors parlez-lui du freinage et de la tenue de route des Alfa. Tout ce que vous pourrez en dire est vrai... tous les adjectifs élogieux sont justes.

Montrez-lui que les enfants ont la part du roi dans une Alfa Romeo : sécurité aux portières, glaces semi-ouvrantes à l'arrière, banquettes profondes, anti-fatigue, capitonnage et

beaucoup d'espace pour bouger sans danger. Dans une Alfa, les enfants sont heureux... Carrosserie monocoque, habitacle à rigidité renforcée, dans une Alfa, les enfants sont en sécurité.

Démontrez-lui qu'un moteur puissant et nerveux permet de doubler vite, donc sans risques pour votre famille. Et pour finir, faites-vous dire le prix devant elle... si un sourire amusé éclaire son visage... vous avez gagné.

Alors seulement, parlez-lui du plaisir

de conduire une Alfa, de passer la cinquième vitesse sur l'autoroute, d'entendre sa voix de gorge ronronner, de voir les tours monter régulièrement vers la ligne rouge... de la sentir se placer dans les courbes et épouser les virages. Clamez votre virus, chantez votre virus.

Le virus Alfa rend heureux.

**alfa romeo**



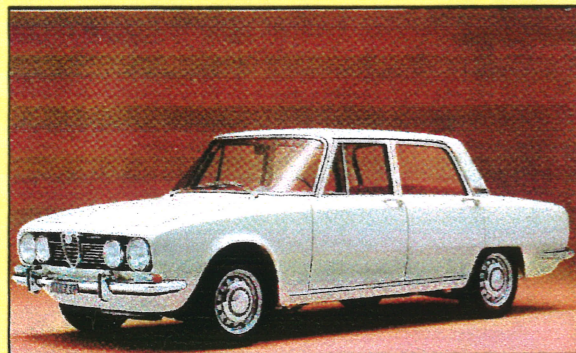
Magasin d'exposition : 150, Champs-Élysées - Centre d'essais : Paris - 25, rue Cardinet (Tél. 267.31.00) ; 71, avenue de Versailles (Tél. 525.14.20) ; Choisy-le-Roi - 124, boulevard de Stalingrad (Tél. 680.12.62) et tous nos concessionnaires et agents.



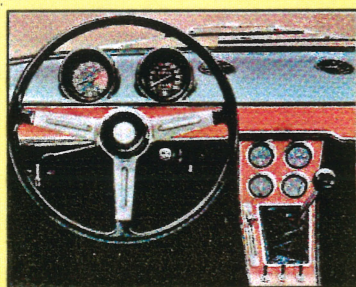


## La BERLINA 1750 en détails

### SERIE 1

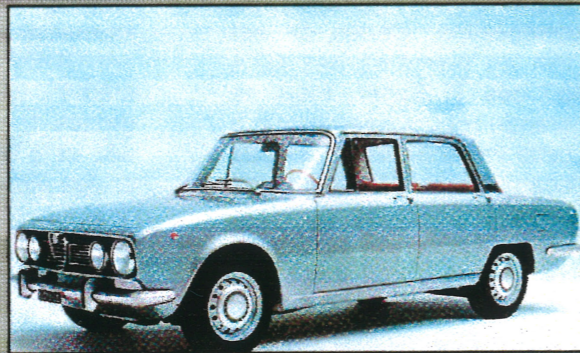


les combinés feux de positions/clignoteurs sont posés sur le pare-chocs avant. Les indicateurs de direction débordent sur les flancs. Pas de dégivrage arrière. Filtre à air sur le côté gauche avec raccord aux carburateurs.

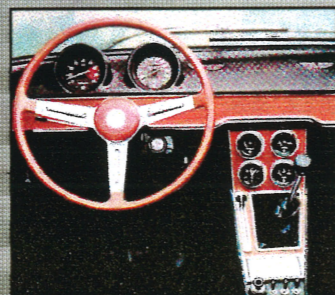


Le volant est en Bakélite noire, le cendrier est placé sous les commandes d'essuie-glace, de ventilation et d'éclairage de tableau de bord. Le pédalier (frein et embrayage) sort du plancher.

### SERIE 2

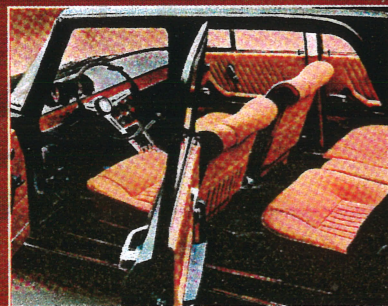


Les combinés feux de positions/clignoteurs sont intégrés dans la tôle frontale, un rappel a été monté dans les flancs d'aile avant. Dégivrage arrière. Filtre à air dynamique directement monté sur les carburateurs.



Le volant est en plastique brun, le cendrier plus grand est remonté d'un cran en direction du levier de vitesses et se trouve en dessus des commandes. Le pédalier est enfin suspendu.

### L'HABITACLE

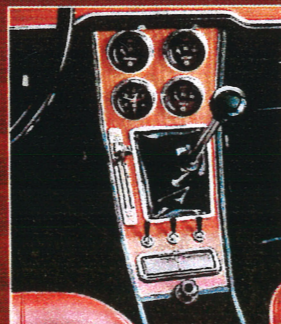


Ci-dessus le vaste et chaleureux habitacle de la 1750, permettait d'accueillir confortablement cinq adultes.

Comme toute grande routière qui se respecte, la Berlina 1750 pouvait accueillir ses passagers dans le cuir.



L'option n'étant pas donnée (1250.- en '68), les « autres » se contentaient de simili ou de tissus



Ci-dessus, la console centrale des 1750. L'écrin et ses bijoux permettant au conducteur chanceux de 1968 de pouvoir prendre des nouvelles de son moteur à tous moments !



6C 2500 cabriolet 1949



1900 C Ghia Aigle 1953



6C 2500 SS Corsa 1949



1. 1900 C Ghia 1953 (blanche)  
2. 6C 2500 Berlinetta Pininfarina 1947 (noire)



## Alfa Romeo 75 Turbo - tipo 162B1C

Adulée par les aficionados ou détestée par les détracteurs de la marque, elle est souvent considérée comme la dernière "vrai" Alfa par les passionnés. Le catalyseur obligatoire en Suisse à partir de 1987, "tuera" la Turbo qui ne sera importée qu'en 1986, soit la première année de sa production.

### Hier...

Après l'essai du modèle en Italie lors de sa présentation, l'importateur suisse à Agno conquis par les performances de l'auto, avaient dû fortement insister auprès du constructeur milanais pour que des 75 Turbo soient livrées dans notre pays. En effet, selon l'un des responsables de l'époque, le constructeur n'avait pas prévu d'exportation en Suisse. Par ailleurs, l'homologation ne s'était pas déroulée sans mal, ceci entre autre, à cause du moteur où les puissances mesurées s'étaient avérées dans certain cas, plus élevées que celle officiellement annoncée (parfois + de 160 cv).

Au sujet du nombre d'autos importées, tout a été dit. 300 ou 400 sont les chiffres les plus souvent avancés. Selon mon interlocuteur qui travaillait à Agno à l'époque, un premier lots de 289 voitures avait été livré au printemps '86. En juillet de la même année, débordé et surpris par le succès de l'auto en Suisse, Alfa Romeo aurait cédé et exporté au détriment de la France, un deuxième lot de 100 autos. Il faut également tenir compte des importations effectuées par des particuliers. A ce sujet, il est bon de rappeler qu'à l'époque, en dehors du réseau officiel, il était interdit d'importer des voitures neuves en Helvétie. Dès lors, il est vraisemblable qu'il s'agissait de voitures "d'occasions" au kilométrage réduit à sa plus simple expression. C'est la raison pour laquelle on trouve chez nous parfois des 75 Turbo dans d'autres teintes que le beige métallisé ou le rouge, couleurs retenues pour notre marché. En conclusion, 400 semble un chiffre assez proche de la réalité. Comparé aux 5788 exemplaires de 1ère série (tipo 162B1C) produits de 1986 à juillet 1987 (à partir de 1987, elle suivra l'évolution de la Twin Spark), on peu dire que dans cette configuration, la Turbo est quand même une auto assez rare. Le contexte favorable conjoncturel de l'époque, sa relative rareté sur notre marché, le fait qu'à partir de 1987 le catalyseur devenait obligatoire en Suisse et le rachat d'Alfa Romeo par Fiat deux ans plus tôt, ont véritablement déclenché les passions. En 1987 et 1988, il n'était pas rare de trouver des 75 Turbo plus chères en occasion qu'en prix de neuf. On oubliera pas l'essentiel, soit ses exceptionnelles performances et les possibilités d'augmenter facilement la puissance à 180-200 cv, voir beaucoup plus, qui en faisaient de loin l'Alfa la plus bouillante des années '80.



Ci-contre: Grosse attaque pour Jacques Panciatici au volant de sa 75 Turbo préparée par le GEMA Racing.

Ci-dessous: Temps scratch pour Patrizio Pieren sur le circuit de Mornay/F en 2000.



Fortement critiquée par la presse spécialisée, surtout française, qui lui reprochait ses qualités dynamiques, la Turbo a su se faire malgré tout, une place dans le cœur des passionnés. Il faut cependant reconnaître que son comportement assez brutal, surtout sur chaussée glissante, nécessite à son conducteur un gros cœur pour aller chercher la limite. En effet, le châssis et surtout les roues de 14" d'origine avaient bien du mal à passer les 155 cv (quand ce n'était pas plus) sur la route. A ce sujet, on rappellera juste que la beaucoup plus civilisé GTV6, avait déjà en 1980 de roues de 15". Le tir sera corrigé en 1988 sur le modèle "Evoluzione" qui héritera justement des jantes (peintes en rouge) du coupé précité et plus tard sur les versions "America" qui hériteront des roues de la 3.0lt QV. Comme ce fut malheureusement souvent le cas dans les années '80 (par exemple, les

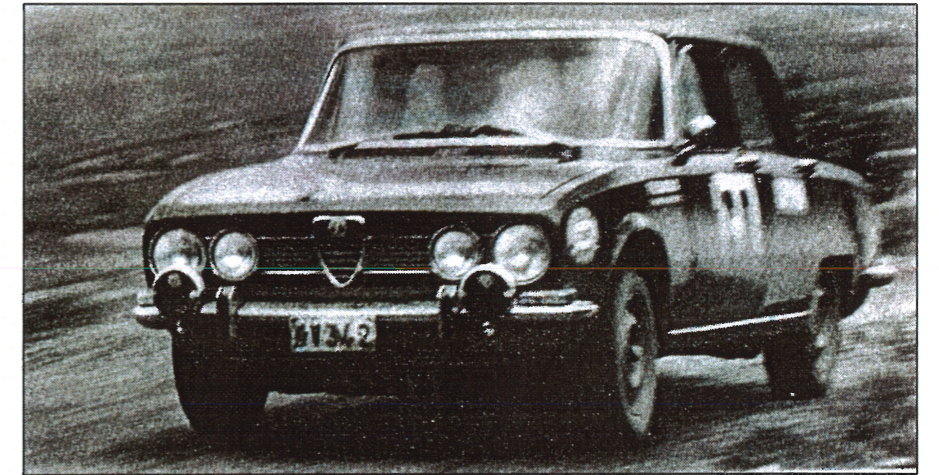
### Dans la course

Comme toutes Alfa Romeo qui se respecte, la 1750 Berlina a gagné quelques lettres de noblesse en compétition. Certes on est loin du palmarès des GTA ou des TI Super, mais sa grande robustesse permis à cette vaste Berlina quelques beaux coups. En 1968 tout d'abord, Lucien BIANCHI la mena à la victoire en groupe 1 (voiture de série) lors des 24 h de Spa-Francochamps, cette auto avait subi comme toute préparation, la pose d'amortisseurs renforcés et le montage de quatre

bougies plus froides. Quelques mois plus tard, soit du 02 au 08 septembre, le pilote belge associé au journaliste automobile, J.-M. JACQUEMIN, toujours sur la même auto inscrite en groupe 1, allait remporter au nez et à la barbe des Opel et des R8 Gordini, la coupe des Alpes 1968. Il est bon de rappeler que cette édition fut un véritable enfer marqué par des conditions météorologiques absolument épouvantables. En effet, après la première étape, seules 25 voitures

sur 64 regagnaient Aix-les-Bains. A son terme, l'épreuve comptait encore ...12 autos, dont la 1750 Berlina de BIANCHI, qui grâce à sa victoire en groupe 1 permettait à Alfa Romeo de s'adjuger la coupe des Alpes des constructeurs. Cette victoire confirme la grande robustesse de la mécanique milanaise.

Ci-contre, Coupe des Alpes 1968. Lucien BIANCHI mène sa 1750 Berlina à la victoire en groupe 1. A cause des éprouvantes conditions météorologiques, Cette épreuve avait bien failli être reportée en 1969. Sur 64 partant, 12 rejoignent l'arrivée, dont la 1750 naturellement qui par cette victoire démontre la grande robustesse de sa mécanique !



## Chez votre concessionnaire le virus Alfa devient réalité.

Les 250 Concessionnaires spécialistes d'Alfa-Romeo dans toute la France sont mordus... ils ont le virus. Mieux que quiconque, ils vous feront découvrir sa réalité.

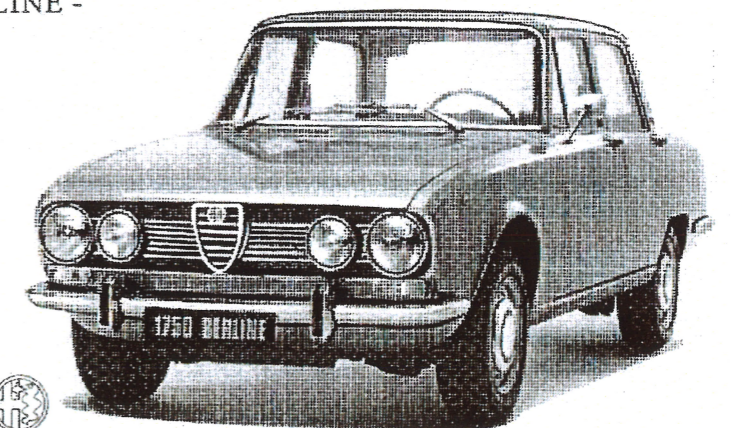
Ne vous refusez pas le plaisir d'un essai de la gamme Alfa-Romeo.

GIULIA 1300 SUPER - GIULIA GT 1300 Junior - SPIDER 1300 Junior -  
GIULIA SUPER - 1750 BERLINE -  
1750 GT Veloce -  
1750 SPIDER.

Confort, sécurité, robustesse...  
Le virus Alfa rend heureux.

Le virus Alfa,  
c'est une réalité.

alfa romeo 





L'Alfa consomme 16 l au 100 contre 20 l pour la Mercedes, toutes deux conduites au maximum de leurs possibilités. Sa ligne indiscutablement pure contraste avec la lourdeur des formes de la voiture allemande quelle que soit la génération de celle-ci. Peut-être me direz-vous que le coffre de l'Alfa n'a pas le volume de celui de la Mercedes. Je vous répondrai que je n'ai jamais épuisé les possibilités ni de l'une, ni de l'autre, le coffre est très grand et je me suis toujours refusé à confondre une voiture avec un camion. Si l'on dit que la Mercedes est un salon roulant, je l'admets, mais passez donc la 5<sup>ème</sup> de l'Alfa 1750 sur n'importe quelle route et vous trouverez que vous y êtes aussi bien. Quant au plaisir de conduite, il est digne d'une voiture sportive, dès que la route devient sinueuse et que le revêtement est bon, l'Alfa y trouve son terrain d'élection. Je me rappellerai longtemps un parcours normand idéal où je crois avoir épuisé toutes les joies que peut procurer la 1750 - 180 km/h, la 5<sup>ème</sup> faiblit quelque peu dans une forte côte, je repasse la 4<sup>ème</sup> et conserve une vitesse supérieure à 165 km/h, une courbe à droite marquée du signal danger, je laisse la voiture l'aborder à 135 km/h. l'Alfa se couche mais s'accroche, les pneus sont bons, mais pas extraordinaires, on sent que c'est la voiture qui fait les 3/4 du travail. Le prochain virage, je l'attaquerai plus vite. Comme c'est souvent le cas, le signal est moins impressionnant dans le gauche qui se présente, simple courbe sans le mot « danger », pourtant instinctivement, j'ai rétrogradé en

3<sup>ème</sup> en voyant la courbe suivit par les arbres. Bien m'en a pris, à 110 Km/h, la voiture se dérobe dans un très, très mauvais gauche, instinctivement je lève le pied et l'Alfa reprend une trajectoire parfaite et souple. Voilà bien une voiture qui pardonne une erreur. Cela arriva encore 10 fois, je m'amusais à ce jeu d'entrer trop vite pour voir, de freiner en plein virage et jamais l'Alfa ne rechigna, quand je sentais la limite atteinte, il me suffisait de lever le pied et tout se passait bien. J'aime conseiller l'achat de telles voitures. Pourtant rien n'est parfait. Et au titre des défauts, je signalerai ces tressautements de la voiture dans les virages serrés. Manifestement, la 1750 n'a pas d'aptitude pour la course en montage. La victoire en groupe 1 aux 24h de Spa-Francochamps d'accords, mais la coupe des Alpes en 1750, ce doit être pénible. Non pas qu'elle ne se défende pas en montagne, mais le contrecoup d'une suspension remarquablement souple se fait sentir dès que l'on conduit « course ». Autre revers d'une qualité, le freinage assisté est tellement efficace, tellement parfait, que le coup de frein brutal, le chien qui traverse, est affreusement dangereux. Durant les premier 2'000 km d'utilisation. Il faut s'habituer au freinage de l'Alfa, il faut guetter aussi tout dérèglement des freins, de l'équilibrage des roues, du carrossage pour éviter un blocage des roues dont on se demande parfois trop tard à quoi il était dû. Enfin, j'ai cassé un joint de collecteur d'échappement. Peu de chose en somme, car si vous n'épuisez pas les derniers chevaux de la 1750, vous ne vous aper-

cevrez même pas qu'elle a besoin d'être bien équilibrée pour bien marcher. 8'000 km se sont passés et mon essai allait toucher à sa fin quand survint un incident que je décris par souci d'objectivité mais qui doit rester en marge de cet essai. Un roulement se grippa dans l'axe de fusée et la roue avant droit se mit à faire un bruit affreux. J'ai pu parcourir ainsi 250 km/h à vitesse réduite et être dépanné. D'accord, je risquais de perdre une roue, mais vous voyez, tout à bien tenu ! Je suis convaincu après cet essai que l'Alfa 1750 est une voiture qui peut passer les 60'000 km sans le moindre problème utilisé par notre acheteur type et c'est pourquoi je l'ai retenue comme la meilleure berline rapide du marché. Terminer ce compte-rendu sans parler de la console centrale de la 1750 serait injuste, car Alfa Romeo a fait un réel effort pour classer sa voiture parmi les plus attrayantes ! Je repense alors à la Mercedes 250 et à son austérité faite de sécurité, à cet intérieur sombre et triste. Vive cette jolie multiplicité de compteurs très bien disposés dans l'Alfa, vive aussi ce levier qui n'est plus au plancher mais qui déborde de la console, ce qui m'a paru assouplir les changements de vitesses. Pourtant j'aurais aimé que cette console centrale vienne plus en avant vers le conducteur. Ma taille me contraint à reculer mon siège au maximum et la 5<sup>ème</sup> ne me tombe pas dans la main. Je suis contraint à un effort pour la passer et pourtant elle procure un tel plaisir de conduite en laissant respirer le moteur que j'aurais aimé qu'elle tombe d'elle-même comme la 4<sup>ème</sup> d'une bonne boîte.

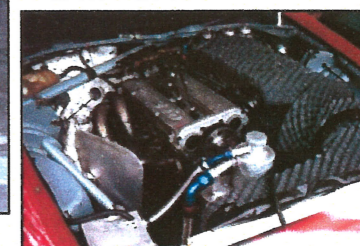
joint de culasse des V6 2.5!), Alfa Romeo ne fit pas beaucoup d'efforts pour corriger le tir. C'est dommage, car munie de jantes larges, d'amortisseurs renforcés et d'une suspension revue "à la baisse", le comportement de l'auto est radicalement différent et beaucoup plus contrôlable.

Certains préparateurs ou chefs d'écurie, dont Giorgio Pianta qui dirigeait Alfa Corse à l'époque, se plaignaient de sa cylindrée de 1800 cm<sup>3</sup> qui l'obligeait en championnat pour voitures de tourisme groupe "A" de courir avec la même bride au turbo que le 2.0 lt. des Ford Sierra Cosworth 2RM qui, avec les BMW M3, dominaient régulièrement la milanaise.

Souvent c'est la conduite audacieuse et spectaculaire des pilotes qui permettait à l'auto de tenir la dragée haute à la concurrence. On se souviendra des Loubet et autres Panciatici qui la menèrent tambour battant régulièrement aux avants postes du championnat de France des rallyes. Et bien sûr, on oubliera pas Francesco Mari qui avait réussi quelques jolis coups sur les spéciales de nos rallyes helvétiques.



Ci-contre : Giro d'Italia '88, les trois 75 Turbo IMSA mènent la danse ! Libérés de règlement contraignant du Gr A convenant mal au 1800, les ingénieurs d'Alfa Corse sortaient du double arbres milanais, la bagatelle de 400 - 420 CV



C'est en catégorie IMSA que la 75 turbo brillera le plus. En effet, le règlement plus large en matière de préparation permettait aux ingénieurs d'Alfa Corse de sortir du 1800 turbocompressé la bagatelle de 400 - 420 cv. Au Giro d'Italia '88, malgré une forte résistance des BMW, des Porsche et des Ford, elles s'accaparèrent les deux premières places du classement général. La troisième place lui échappant de peu suite à un accident survenu lors d'une des dernières épreuves.

### Aujourd'hui...

15 ans plus tard, le marché de l'occasion s'est bien calmé et mis à part pour quelques vieux nostalgiques comme moi, la 75 Turbo n'enflamme plus les passions. Le néophyte est souvent surpris de savoir que la 75 a existé en version turbocompressée. Sa surprise est d'autant plus grande sur la route quand il s'aperçoit que malgré les 150 cv de son bouilleur moderne, il n'arrive pas coller cette berline de "papy" qui inexorablement, s'éloigne de son pare-chocs avant.



Ci-dessus : 75 Turbo préparée (C. Gerber - J.-M. Baertschi) prête au départ de la Montée de Moutier d'Ahun. Cette petite épreuve est traditionnellement organisée le samedi matin lors de la concentration nationale du Club Alfa Romeo de France sur le circuit du Mas-du-Clos dans la Creuse.



Aujourd'hui, les prix ont certainement atteint le plancher le plus bas et il n'est pas rare de trouver de très belles 75 Turbo pour quelques milliers de francs, voir beaucoup moins lorsqu'elles avouent des kilométrages inavouables. Cette situation risque de ne pas durer. En effet, conçue avant tout pour permettre aux amateurs de courir, au risque de faire hurler quelques irréductibles même si son palmarès est moins éloquent que ses sublimes grandes sœurs TI Super ou GTA, il y a bien des chances qu'elle rejoigne un jour au panthéon, les Alfa qui ont construit la légende de la marque ! Et alors là, les prix ...



**20ème anniversaire du Registre Suisse Alfa Romeo  
35ème anniversaire du Spider Duetto  
16/17 juin 2001 Genève-Chamonix-St-Pierre-de-Clages**

*"En ce début de 21ème siècle, nous pensons que l'avenir des Clubs Alfa Romeo de francophonie passe par un rapprochement afin que nous puissions, sous le signe du Biscione, cultiver une passion commune pour la belle Alfa Romeo. Non pas qu'il faille réunir ces clubs en une seule entité, car il est effet primordial que toutes ces associations conservent leur propre identité, mais par un échange de culture et une collaboration sporadique dans l'organisation de certaines manifestations. Il est indubitable que ces relations apporteront un plus dans la diversité et les relations humaines..."*  
Ainsi s'exprimaient les Présidents des différents clubs suisses et français à l'occasion du 20ème anniversaire de notre club à Chamonix.

Que dire de cette sortie ? Quels qualificatifs utiliser pour exprimer au travers de ces lignes le grand moment que les participants ont vécu le week-end du 16 et 17 juin 2001 ? Mis à part la météo qui en ce début d'été pourtant très chaud, décidait de se mettre au froid et à la pluie le samedi. Tous les ingrédients étaient réunis pour que la manifestation soit une réussite. Pas de Grand Prix F1, de jours fériés ou de parcours en boucle. Un thème "Alfa" (le Duetto), que des anciennes de 20 ans et plus, une

participation financière des membres, réduite au minimum et une balade organisée loin de la Suisse allemande. Que demande le peuple, pourtant on ne peut pas dire qu'avec 14 membres, la sortie connu un franc succès du côté du Registre. Même si je suis convaincu que notre club est assurément sur une nouvelle voie, il reste encore du pain sur la planche au comité, car nous devons admettre que nous nous attendions à une participation plus importante... A

méditer pour l'avenir.

**La sortie...**

Samedi matin, l'entrée principale du musée de l'automobile à Genève, encadrée par une Giulietta SZ Coda Tronca, une Giulietta Spider et un Spider Duetto, était égayée par les couleurs de notre marque préférée. Drapeaux et parasols ? ! ? informaient le visiteur, que ce jour-là, le RSAR célébrait son 20ème anniversaire !



Photo de groupe d'une partie des participants. Un magnifique Duetto, un spider Giulia, une Junior Z et une SZ longue encadraient l'entrée du Musée de l'Automobile de Genève. Le visiteur savait ce jour-là que le Registre fêtait son 20ème anniversaire.

Les septante participants, provenant du RSAR, du CARF, du Club Alfa Classique Ile de France, du club Alfa Corse et de l'Amicale Club Alfa Romeo de Genève étaient accueillis par le Comité à la réception du musée. Ils leur étaient remis un fascicule traitant de la genèse du Spider Duetto, un badge avec leur nom

ainsi qu'une plaquette à installer sur/dans la voiture. La visite très intéressante de ces lieux se fit dans la bonne humeur. A l'intérieur, la marque Alfa Romeo était fort bien présentée avec plusieurs très beaux modèles. Parmi les 2600 Sprint, Giulia Sprint GT et autres Giulietta, on retiendra une 1750 Zagato à

compresseur, une 6C 2300 habillée par Chapron et une superbe 1900 SSZ. Relevons également, à l'occasion de l'exposition dédiée aux grands couturiers de l'automobile, la présence de la très remarquable Issima de Sbarro à deux moteurs V6, stationnée à l'entrée du musée pour l'occasion.

exempte de reflets gênants. On ne reviendra pas sur la position idéale du levier de vitesse et de l'excellent verrouillage des rapports déjà vu sur les autres modèles de la gamme Giulia. Ce sont surtout le débattement et l'étagement qui feront l'objet de critiques de la part de la presse à l'époque.

Produite de 1968 à 1972, la Berlina 1750 ne connaîtra que peu de modifications durant les quatre années de sa production. Celles-ci seront surtout d'ordre esthétique. Les feux de position avant combinés avec les clignoteurs sur la première série quitteront le pare-chocs pour intégrer le tablier avant, alors que des rappels de signofiles prendront places sur le flanc des ailes avant. A l'intérieur, la bakélite noire du volant laissera sa place à ... du plastique imitant le bois. Contrairement au coupé, les sièges resteront identiques aux deux séries. La plus grande modification sera l'adoption sur la deuxième série du pédalier suspendu, réclamé depuis longtemps à cors et à cris par la clientèle.

Il semblerait que le moteur, n'ait subi que des modifications mineures entre les deux séries. Sur les premières séries, le n° du moteur sera frappé sous le collecteur d'échappement à gauche, sur la 2ème, il le sera sur le bord gauche à la jonction avec la boîte de vitesses. Le filtre à air qui se trouvait à gauche dans le compartiment moteur, rejoindra dès 1969, la rampe de carburateurs et adoptera par la même occasion une prise d'air dynamique. Même si chez Alfa Romeo on l'a toujours contesté, il semblerait que le moteur

2ème série était plus solide, mais marchait moins bien que son prédécesseur. Sur le papier les deux mécaniques fournissent absolument la même puissance.

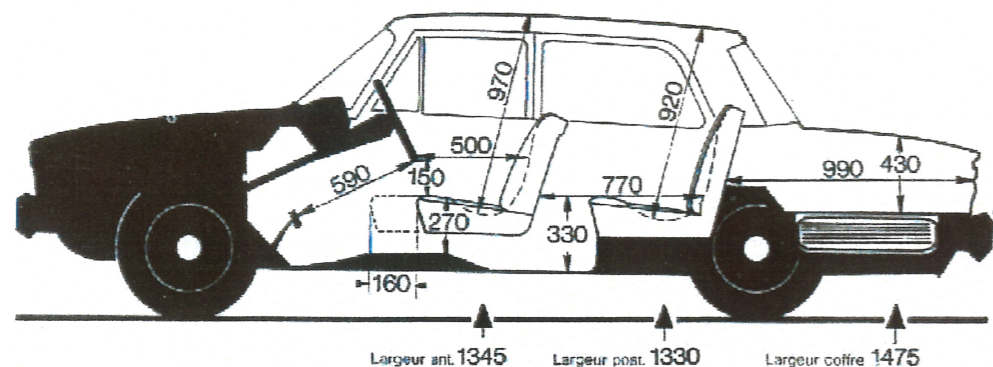
**Extrait du journal Virage Auto n° 10 du mois d'octobre 1968.**

... En roulant à 180 km/h sur l'autoroute du sud, tenant d'un doigt le volant malgré un fort vent de côté, je pensais que vraiment je ne perdrais pas de temps en conduisant cette Alfa. J'aurais pu aller plus vite sur certains tronçons de l'autoroute du Nord au volant d'autres voitures, mais aucune d'elles n'étaient dans l'optique que je m'étais tracée pour ces nouveaux essais de « longue durée ». J'avais choisi de découvrir 3 berlines de moyenne cylindrée les plus sûres, les plus brillantes et les plus économiques dans une utilisation rapide, dure sans concession et... sans problème. J'avais déjà parcouru plus de 5'000 km au volant de cette Berlina 1750. Je n'avais pas encore ouvert le capot tout en roulant à fond de compte-tours presque sans arrêt. La voiture qui avait déjà, au moment de la prise en main plus de 15'000 km n'avait jamais manifesté la moindre faiblesse. J'apprit pourtant plus tard que le passé de mon Alfa n'avait pas été très reposant : démonstration, reconnaissance de rallye... elle avait été dressée méchamment ! Après Avallon, je me décidai, puisque j'avais dépassé ce cap de 5'000 km, à vérifier le niveau d'huile. A peine en dessous du maximum. Un litre d'huile de bonne marque sans être

certain, faute d'indication, d'avoir employé la même que celle que contenait le carter et quelques minutes plus tard j'étais reparti pour un parcours sinueux, difficile parce qu'encombré d'une circulation de fin de semaine. Traverser la France en une journée à 100 km/h de moyenne n'était pas une performance, Des moments de détente m'étaient laissés et lorsque de longues files de voitures se présentaient à l'horizon, je savais qu'il suffisait de rétrograder 5ème...3ème après un coup de frein d'une efficacité que peu de voitures réservent encore, pour être prêt à doubler d'un seul coup, ou en deux ou trois fois selon l'importance du bouchon. Tout cela en fumant et en regardant le paysage. L'Alfa avait réussi ailleurs les premières phases de l'examen que je lui faisais passer. Dans Paris, une conduite douce ménagée par la souplesse du nouveau moteur, me réjouissait. La 1750 s'apprécie tout autant en circulation urbaine que sur route. A 30 km/h en troisième, le moteur reprend franchement et il ne faut pas continuellement changer de vitesses. On le sait la souplesse accrue du moteur est le principal apport de la nouvelle 1750. La 1750, tout en conservant le mordant de la Super (moins de 32' aux 1000 m.) apporte quelque chose de plus qui permet de la situer dans une catégorie de berlines supérieures et de la comparer à cet idéal fictif : la Mercedes 250. Le confort, la suspension, la sécurité, la rapidité de l'Alfa la place sans aucun doute au niveau de sa rivale allemande à un prix nettement inférieur et pour une consommation tout aussi nettement inférieure.



## ESSAIS D'EPOQUE - LA BERLINA 1750



La Berlina 1750 (tipo 105.48) a été livrée en Suisse à partir de 1968. S'intercalant entre l'agile Giulia 1600 Super et la vieillissante 2600 Berlina à moteur 6 cylindres. Cette berline héritait du nouveau moteur de 1779 cm<sup>3</sup>, équipant le nouveau coupé « Bertone » GTV et le Spider Pininfarina qui gardera jusqu'en 1969 l'arrière arrondi des Duetto 1600.

et de toucher les 100 km/h en un plus de 10 secondes (l'Auto Journal - 1971). A l'époque, ces performances dignes d'Alfa Romeo autorisaient à la 1750 Berlina à jouer dans la cour des voitures sportives. Peu de berlines, même de cylindrée supérieure, arrivaient à tenir son rythme. Question comportement, même avec l'adoption de la plate forme de la Giulia, son

longs trajets autoroutiers qu'il faut chercher les qualités de la 1750 Berlina. Son vaste volume habitable permet à cinq adultes de Voyager en silence dans d'excellentes conditions de confort, à peine troublé par quelques remous aérodynamiques à haute vitesse. Au niveau de la capacité de chargement, la Berlina faisait également très fort de ce côté puisque son coffre est capable d'accepter plus de bagages que celui d'une... Cadillac Fleetwood du même millésime.



Ce groupe longue course (moteur tipo 00548) développant la respectable puissance de 132 CV SAE (118 DIN) pour 1060 kg, permet à la Berlina d'atteindre une vitesse entre 179 km/h (L'automobile - juin-juillet 1968) et 181 km/h (Auto Motor und Sport - mars '68), d'abattre le kilomètre départ arrêté en 31 secondes environ (Quattroruote - février 1968)

empattement long la rend moins agile que sa sœur précitée. Dans les virages serrés, la puissance et le couple du moteur ont tendance à faire facilement patiner la roue intérieure, à la fin des années soixante déjà, les clients réclamaient un pont autobloquant. Par contre, sa longueur lui procure une meilleure stabilité à haute vitesse. En fait, c'est bien dans les



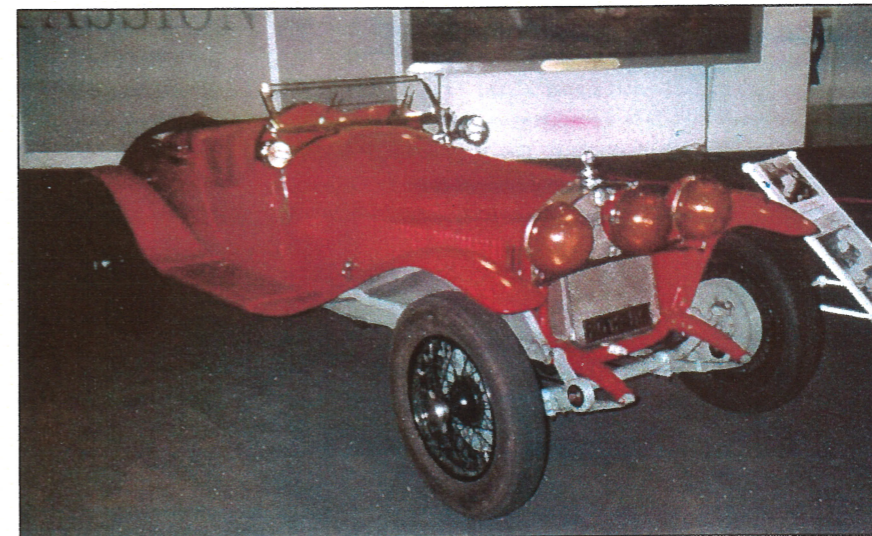
Son tableau de bord de caractère sportif regroupe toutes les informations nécessaires à un conducteur sportif. La disposition du compteur et du compte-tours, installés sous deux casquettes sur la planche de bords, n'a pas fait l'unanimité et sera sujette à controverse. Les uns la trouvant très ergonomique, alors que d'autres, spécialement les conducteurs de grande taille estimeront la disposition non



Vers midi, les participants s'installaient au sous-sol

pour le repas. Un copieux buffet froid permettra à

chacun de se préparer à affronter l'après-midi.



Ci-contre, cette superbe 1750 Zagato à compresseur était exposée dans le musée

En sortant du parking qui nous était réservé, la palette d'Alfa Romeo présentes était vraiment impressionnante. Si la majorité du plateau était composée de Giulia et Giulietta de tous types et toutes carrosseries, il fallait également retenir une jolie palette de Zagato. Pour compléter les familles précitées, citons également la présence de deux GTV6, d'une ES 30, de deux Montréal, d'une 2600 Sprint ainsi qu'une superbe 1900 Berlina de 1951 préparée

par Abarth. Fait remarquable, toutes ces automobiles étaient dans un état parfait. Ce qui précède, confirme la nouvelle tendance amorcée par le Club Alfa Romeo de France il y a deux ans et actuellement suivie par le Registre, qui accueille de plus en plus d'anciennes à ses sorties. A ce sujet, saluons tout particulièrement la présence de plusieurs Giulia TI et Super absolument immaculées, véhicules qui avaient il y a

quelques années encore, de la peine à occuper la place qu'elles méritaient dans le monde de l'Alfa de collection.



Ci dessus, sous un soleil radieux, la colonne d'Alfa Romeo prête à partir en direction de Chamonix



Vers 1400, sous un soleil radieux qui malgré les prévisions, faisait son apparition, une caravane rutilante et décapotée pour ceux qui le pouvaient, s'élançait en direction de la France. Quelques kilomètres avant Chamonix, le temps devait finalement quand même se gâter et les capotes se refermaient gentiment. La célèbre station savoyarde nous accueillait dans le brouillard et la pluie, mais une fois nos montures stationnées à l'abri

et leurs cavaliers installés confortablement à l'hôtel, la bonne humeur restait de mise. La météo ayant totalement compromis la montée au glacier du Mt-Blanc par le train de Montenevers, les participants s'éparpillèrent à leur guise dans la jolie bourgade. Les uns pour s'attarder au très intéressant musée alpin et les autres pour aller flâner devant quelques vitrines.

Vers 1900, tous le le monde se réunissaient au rez-de-

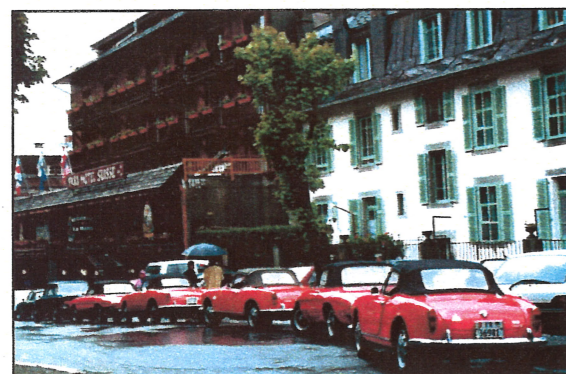


Photo d'époque ? Non tout simplement quelques participants attendant de décharger devant le Swiss Park Hôtel à Chamonix. Comme on peu le voir, les cabriolet de la génération Giulietta étaient nombreux à participer, et ce malgré la pluie et... leur légendaire étanchéité !

Dimanche matin, la pluie est encore la partie, cependant, après avoir franchi le col de la Forclaz, le ciel s'éclaircit enfin et dans la vallée du Rhône, la pluie finira définitivement par battre en retraite. A St-Pierre-de-Clages, trois personnes de l'organisation s'étaient rendues en éclaireurs pour organiser le parking. Une fois tout le monde stationné, les participants eurent tout loisir de contempler en

détails les Alfa présentes et de discuter avec leur propriétaire. Mais c'est devant la magnifique Villa Solaris, entre les colonnes de granit, que le mystère régnait. En effet, sous une bâche rouge aux couleurs de la marque, de bien étranges formes laissaient deviner que nous étions en présence d'une Alfa plutôt inhabituelle... Il fallut pourtant attendre que notre membre d'honneur M.

Antoine Kohler soulève le drap, pour que nous découvrons un prototype de la Giulietta dessiné par Scaglione en 1951. Cette sublime carrosserie était mise en valeur par le cadre de la villa Solaris et une Giulia SS judicieusement placée à ses côtés, certains n'hésitèrent pas à se coucher pour l'immortaliser sur la pellicule.

A gauche, l'un des deux prototypes Bertone de la Giulietta Spider, dessiné par un certain Franco Scaglione. Ici exposé devant la villa Solaris à St-Pierre de Clages



A droite, si la première ne sera pas retenue, Franco Scaglione très inspiré se rattrapera en 1957 en dessinant l'intemporelle carrosserie des Giulietta puis Giulia SS.



Un repas simple, léger et très bien accompagné par d'excellents vins valaisans, était pris dans le magnifique cadre architectural parti-

culier et lumineux de la villa précitée. Les explications détaillées de connaisseurs comme notre membre Pierre Siegenthaler et l'amie de M.

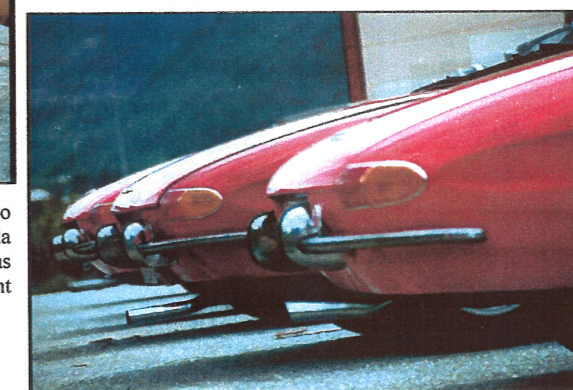
Pascal Cornu, nous ont permis de déguster en toutes connaissances de cause, d'excellents vins rouges.



Ci-contre, à St-Pierre de-Clages, un aperçu des coupés (je profite de l'occasion pour remercier notre ami Pierre Luthi pour son coup de œil artistique, on ne parlera pas des risques encourus par l'intéressé pour immortaliser cette image !!)



Berlines rangées comme à la parade (je vous laisse le soins de trouver l'intruse)



« Quelques » Duetto abandonné en face de la Villa solaris, ici pas d'intruses toutes étaient authentiques

Vers 1500, la remise des souvenirs clôturait la manifestation. L'heure pas trop tardive, permis à nos amis français de reprendre le long chemin du retour sous le soleil qui avait enfin totalement reconquis le ciel.

En conclusion, vivement le 25ème en 2006, avec, à cette occasion, une participation massive de nos membres. Il reste juste cinq années pour que les derniers sceptiques soient convaincus...

J.-M. Baertschi