

Bulletin N° 26

2003



Registre Suisse Alfa Romeo

www.registresuissealfaromeo.ch

Sommaire

Le billet du Président	2
Sortie de printemps « Martigny - Torino » 26 et 27 avril	3 - 4
Sortie d'été « Aigle - Château d'Oex - Gruyères » 21 et 22 juin	5 - 7
Mas du Clos, week-end 5 et 6 juillet Concentration nationale du Club Alfa Romeo France (CARF)	8 - 10
St Hippolyte, 5 et 6 juillet 17ème course de côte Championnat de France de la Montagne VHC	11
Raid Bâle – Paris, 20 août Prologue de Lausanne sous le patronage d'Alfa Romeo	12 - 13
« Martigny - Arese - Balocco » 13 et 14 septembre	14 - 17
Sortie d'automne « Les 3 Lacs » 18 et 19 octobre	18 - 19
Sortie fin d'année, 23 novembre Visite Collection Bugnon à Martigny	20 - 21
La vraie histoire de la Giulietta Sprint 1954	22 - 24
« Giulia GT » semblables et pourtant diverses	25 - 26
Alfa Romeo 8c « Competizione » 2003	27 - 28
Le mot du Rédacteur	29
Activités 2004 - Composition du Comité 2003	30

Le billet du Président

En 2003 notre programme a débuté fin avril par la sortie de printemps « Martigny - Torino ». En juin suivait la sortie d'été « Aigle - Château-d'Oex - Gruyères », 2 jours au ciel bleu foncé, sans un seul nuage, une belle troupe de 41 Alfa Romeo avec ses équipages sympathiques, dans une région splendide, inoubliable. En juillet c'était le tour de nos sorties sur circuit et piste en France, le fameux « Mas du Clos » organisé par le CARF et la course de côte VHC « St. Hippolyte - Montecheroux », avec ses montées pour amateurs, organisée dans le Doubs, à 40 km au nord de La Chaux-de-Fonds.

Fin août, hors programme et sur demande d'Alfa Romeo Genève, des membres RSAR ont participé au « Prologue Alfa Romeo », parrainé par Alfa Romeo et organisé dans le contexte du Raid Suisse - Paris. Quant à notre pique-nique RSAR, prévu le dernier vendredi soir du mois d'août au sommet du Mont Vully, le temps humide pas trop propice, l'interdiction de faire du feu après la longue sécheresse dans la forêt de Ried/FR, ont transformé cette manifestation pour les nombreux participants en soirée Pizzeria à Sugiez.

Mi-septembre 12 équipages ont donné suite à l'invitation du Registro Italiano Giulia et ont fêté avec nos amis italiens les 40 années du coupé Giulia GT, samedi en parcourant l'histoire Alfa Romeo dans le musée d'Arese et dimanche en imitant les pilotes d'essais sur la piste mythique Alfa Romeo de Balocco.

Notre sortie d'automne « Yverdon-les-Bains - Thielle - Chasseral - Le Landeron » suivait en octobre. Les 17 équipages seront récompensés par du soleil au Chasseral et une magnifique vue sur la mer de brouillard et sur le panorama des Alpes. En novembre la visite d'une remarquable collection d'Alfa Romeo, l'apéro et une soirée raclette à Martigny marquaient le point final de nos manifestations 2003.

Un grand merci aux membres et aux clubs amis qui ont participé nombreux à nos manifestations. Vous avez rendu nos sorties Alfa Romeo vivantes et surtout conviviales, vous êtes un public super sympa. Un petit bémol : nos tentatives de collaboration avec des clubs AR d'Outre Sarine n'ont suscité aucune réaction de leur part. Au courant de l'année, nous avons par contre eu le plaisir de souhaiter la bienvenue à 15 nouveaux membres. Votre comité s'est réuni sept fois et je remercie mes collègues de leur engagement en faveur de notre club. Je tiens spécialement à remercier les membres qui, par leurs dons, ont allégé nos finances et ont contribué ainsi au résultat fort positif de l'exercice passé.

En 2004 notre programme débutera en avril, par la sortie de printemps qui va nous faire découvrir l'Emmenthal et Ballenberg, sortie familiale repartie sur deux jours avec possibilité de la joindre dimanche. Fin mai, nous vous proposerons, pour la première fois, la visite de l'Intercoppa à Monza/Italie. Au programme : des courses VHC, des visites de boxes, le marché des pièces de rechange et d'automobilia. Le parcage de nos Alfas à l'intérieur de la piste et une parade des clubs sur le circuit de Monza. Le tout agrémenté d'une nuitée dans un hôtel exceptionnel dans les environs de la piste.

Nos clubs amis français nous invitent le 5/6 juin sur le circuit de Magny-Cours pour les grandes festivités européennes en honneur des 50 années Giulietta et des 30 années Alfetta. Cette manifestation remplacera cette année exceptionnellement le traditionnel Mas-du-Clos. En début de juillet suivra la course de côte VHC de St. Hippolyte. Notre pique-nique au Mont Vully est prévu le vendredi 20 août. Les heureux propriétaires des modèles Giulietta qui désirent participer aux festivités des « 50 ans Giulietta » qui se dérouleront du 28.08 au 04.09.04 peuvent déposer leur candidature auprès la collection Bugnon ou auprès notre membre honoraire et co-organisateur de l'événement Antoine Kohler.

Notre sortie d'automne nous conduira du 18 au 20 septembre en Beaujolais. Réservez ces dates SVP et participez impérativement car je peux vous révéler que l'organisateur de cette expédition est un connaisseur attiré de bons crus et de bonnes tables. Nous concluons nos activités de l'année le 20 novembre par une visite accompagnée du repas de fin d'année.

Votre comité a décidé d'entamer cette année la phase de renouvellement (et si possible de rajeunissement) du comité. Le but est d'assurer l'actuelle bonne marche et le bon fonctionnement de notre club dans les années à venir. Vos propositions ou candidatures sont les bienvenues.

Je vous présente, ainsi qu'à vos familles, mes vœux et une heureuse année 2004 et vous souhaite bonne route sur tous les chemins de votre vie.

Henri Rengel



SORTIE A TORINO 26. 27 AVRIL

Elles étaient toutes là, 8h 30 malgré le temps couvert à Martigny station Agip pour le café et le plein d'essence et départ pour le St Bernard. A la Sortie du tunnel, c'était bruine et brouillard jusqu'à Chatillon, lieu de rencontre avec les amis genevois qui avaient passé le tunnel du Mont Blanc. La perspective de retrouver au sud, soleil et chaleur nous fait toujours rêver. C'était sans compter avec les caprices du foehn. La descente de la vallée d'Aoste sera arrosée pas un véritable temps de spider, pourtant à l'approche de Settimo Torinese la pluie cessera. Le temps couvert n'attirera pas les foules à la Bourse des occasions. Quelques membres trouveront tout de même ici un capot de Giulietta, là un insigne Giulia.



La soirée à San Mauro Torinese à l'hôtel Glis sera très "sympa". Une fois les voitures au garage, l'apéro pouvait être servi, la cuisine piémontaise des Tre risotti et le vino de la casa sera de la meilleure qualité.

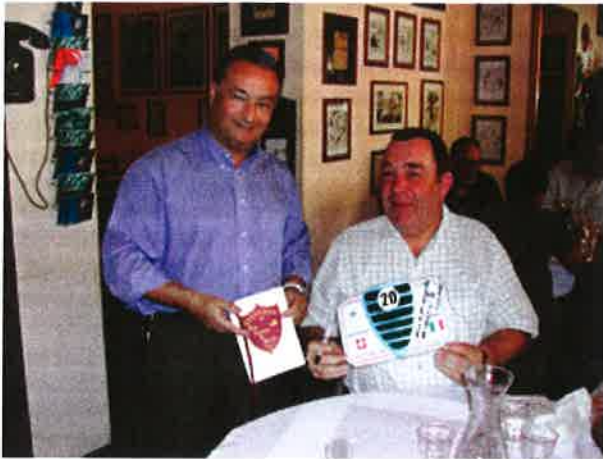
Dimanche sous un ciel sans nuage, après le petit-déjeuner, départ pour Torino, le long du Pô pour le quartier du Lingotto

Une première halte au Museo dell'Automobile "Carlo Bisscaretti di Ruffia" nous permettra d'admirer 170 voitures, retraçant son évolution depuis ses débuts jusqu'aux années 70 et pour les voitures de compétition jusqu'aux années 90.





Avant de s'attaquer à l'ancienne FIAT du Lingotto et sa fameuse piste d'essai en toiture, le déjeuner était servi à l'Osteria F.I.A.T. (Fatte Infretta A Tavola) Bien que fermé le dimanche les deux frères Carlo et Ricardo nous ont fait goûter leurs délicieuses spécialités piémontaises... La plaque de la sortie du RSAR côtoie depuis d'autres trophées du cousin FIAT.



En guise de dessert, nous visiterons "Le Lingotto" un chef d'œuvre construit dans les années 1925, dont la valeur était reconnue par Le Corbusier. Il a été transformé par l'architecte Renzo Piano, suite à un concours réunissant les 20 meilleurs architectes du moment, Depuis une dizaine d'année l'ensemble est devenu un centre commercial, de loisirs et de culture, ouvert le dimanche, salle de cinéma, spectacle et congrès côtoient expositions, boutiques, restaurants. Les interventions architecturales de Piano comme la Pinacothèque de la fondation Gianni et Marcelle Agnelli, la salle de réunion et l'héliport sont d'une grande qualité. La direction générale du groupe FIAT est encore hébergée dans ses murs. C'est incontestablement un ensemble à revoir, et pour les architectes, il y a beaucoup à apprendre.



16h00 ce sera le retour en Suisse via Chatillon où l'on se séparera des genevois Cette sortie de printemps, mis à part le temps maussade du samedi, a été une grande réussite que l'on doit principalement au Président et son épouse Henri et Elisabeth Rengel, qui ont consacré de longs moments avec les frais que cela comporte, pour venir tester les parcours et prévoir les étapes. Un grand merci aux noms de tous les participants.

Philippe Cornu



Sortie d'été : « Aigle – Château-d'Oex – Gruyères » du 21/22 juin 2003

Samedi 21 juin. Soulagement pour les organisateurs : Ciel bleu foncé, pas un nuage, du soleil partout première exigence de nos participants, surtout pour les nombreux Spiders, bien remplis.

Le rendez-vous est fixé pour 12h00 au Restoroute « Le Chablais » Yverne / Aigle sur l'A 9. 31 Alfa Romeo étaient inscrites soit 53 adultes, 8 enfants et un chien qui avec sa mini-plaquette, sera notre mascotte. Les équipages viennent d'Italie, de la France et de la Suisse et représentent le Registro Italiano Giulia, le Club Alfa Romeo France, Alfa Corsa Genève et le RSAR. Patrick De Bondeli (CARF) ayant sa ES 30 en réparation sera mon co-pilote. Bien que le départ soit fixé 13h00, une certaine souplesse, des équipages qui veulent absolument passer d'abord au restaurant, nos amis italiens qui à l'heure du départ prévue, sortent quand même déjà du Grand St. Bernard.



Enfin, c'est le départ pour les Diablerets par le Col de la Croix. Le trafic intense et l'accident de circulation ne nous engagent guère à faire la course de côte sur le célèbre parcours Ollon – Villars. Une Spider Veloce 2000 du ACG, trop habituée à la circulation pénarde en ville de Genève, commence à chauffer dans la montée. Son conducteur attentif préfère la garer et continuer la sortie dans la voiture d'un copain. Après une petite pause café aux Diablerets, c'est le départ pour Château-d'Oex par le Col du Pillon.

Arrêt surprise à Feutersoey près de Gstaad, les Alfas se parquent dans un garage Mercedes, ce qui me vaut les inévitables remarques de vrai Alfistes, toutes au sujet des Alfa Romeo chez Mercedes-Benz, malgré la présence d'une sculpture en bronze d'une Alfa Romeo P3 très réussie. Le patron du garage, M. Othmar Pichler, nous reçoit et nous montre ses ateliers avec une vieille Ferrari fixée à une paroi. Parmi les voitures en révision il y a des 300 SL, Ce garage est le premier en Suisse, auquel l'usine Mercedes a décerné le titre de Mercedes Classic Garage. M. Pichler nous fait ensuite exceptionnellement faire un tour dans sa caverne d'Ali Baba, pleine de voitures de prestige et de collection de ses clients. Impressionnés, nous le remercions de son accueil et reprenons la route via Gstaad pour Château-d'Oex.



A l'arrivée nous garons nos Alfas au centre du village et profitons avec plaisir de l'apéro offert par l'Office de Tourisme de Château-d'Oex. Vers 18h00 nous montons à notre Hôtel Soldanelle, transformons son parking en exposition Alfa Romeo et prenons nos chambres. Dès 19h00 un autre apéro et ensuite un bon repas à la présentation soigné et original sera servi par Dédé. Le tout se terminera par profond sommeil dans cet endroit si tranquille.



Dimanche 22 juin. Super, le temps se maintient, le soleil est au rendez-vous. 10 voitures avec 20 adultes et 2 enfants nous rejoignent lors du petit-déjeuner à l'Hôtel Soldanelle.

Domage qu'un membre un peu distrait ne nous aie pas remarqué sur la place du village, malgré notre pare-soleil rouge marqué Alfa Romeo. Ces nouveaux participants portent l'effectif à 41 Alfa Romeo, construites entre 1952 à 2002, 73 adultes, 10 enfants et la mascotte. Le départ, après un excellent petit-déjeuner, tarde un peu. La patronne de l'Hôtel découvre alors que des enfants ont confondu une chaise longue avec un tremplin et demande d'être dédommagé. Sa demande est très raisonnable, la réaction des parents la devient, le cas se règle en monnaie et après nos adieux c'est le départ pour notre halte photo au Col du Jaun par Zweisimmen. Par chance Pierre Lüthi a eu du nez et est parti en avance sur le Jaun pour nous réserver un parking apte pour les photos de souvenir, sans motos et d'autres touristes qui profitent aussi du beau temps.



La descente par Charmey à Gruyères se passe bien, notre parking à Gruyères est réservé par la Securitas qui surveille nos Alfa Romeo pendant notre absence. Malgré la chaleur d'été nous dégustons une spécialité de la cité de Gruyères: une raclette avec un dessert fruits d'été à la double crème. Une visite du Château de Gruyères et/ou du Bourg est la suite et Patrick De Bondeli nous présente un exposé sur ces ancêtres qui faisait partie des chevaliers de la région. Vers 17h00 nous descendons au parking et la manifestation se termine après les adieux. Merci à tous de votre sympathique participation et un grand merci à ma co-organisatrice Elisabeth et à notre agent de circulation Marie-Laurence.

Henri Rengel

Mas du Clos 2003, ou l'aventure c'est l'aventure !

Cette année les inconditionnels du Mas du Clos sont partis plus tôt, le matin du vendredi 4 juillet, plus précisément à 5h00 et ceci pour pouvoir profiter de la piscine de l'hôtel l'après-midi. Comme inscrits nous avons, M.Gerber Christian avec son Alfetta GTV 6, M.Gandossi GianLuigi avec Dorina et son fils avec un Spider 2000 et moi-même avec ma Giulia 1300 Ti.

Après s'être donné rendez-vous à la Chaux-de-Fonds, vu la provenance des personnes inscrites, nous nous sommes mis en route.

Le voyage se déroula sans problème, avec un arrêt café et un ravitaillement en essence un peu plus tard aux environs de Montmarault. Mais au moment de repartir, mon Alfa Romeo Giulia 1300 Ti, semblait tourner sur 3 cylindres. Après quelques contrôles, le verdict tombait, soupape d'échappement du 2^{ème} cylindre « grillée ».

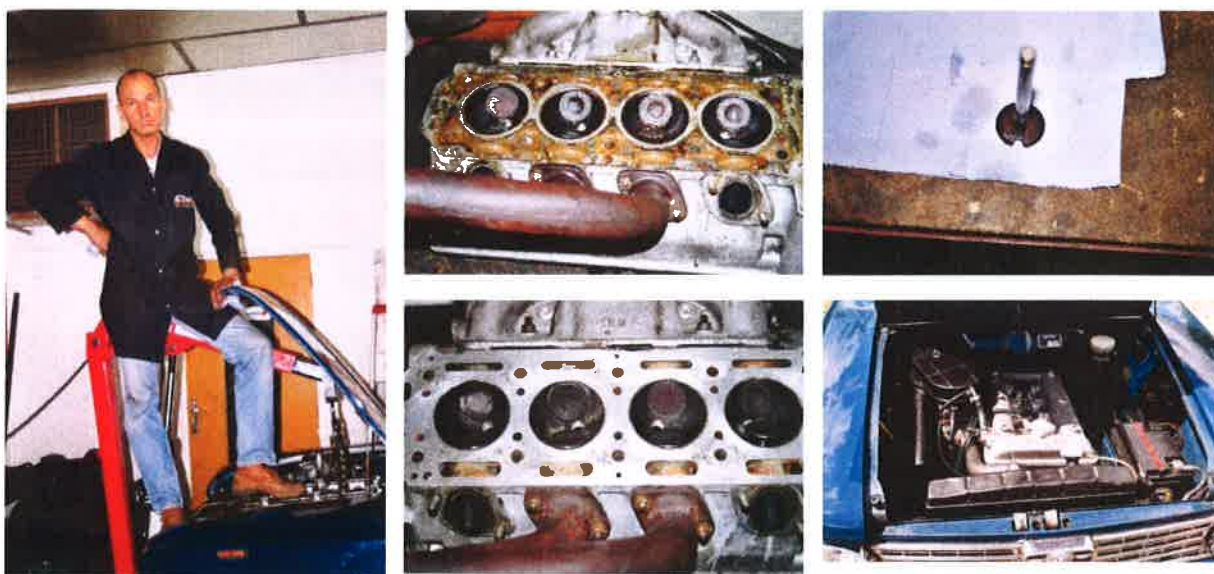
A ce moment nous étions env. à 70 km du but. Alors commençait une interminable série de coups de téléphone pour essayer de résoudre ce problème. Mais je n'étais pas trop disposé à charger la Giulia 1300Ti sur un camion, alors nous avons commencé à chercher les pièces pour pouvoir la réparer.

Ce n'est qu'après plusieurs téléphones avec Alain Delanoue, et Bruno Monmaneix que je commençais à avoir une lueur d'espoir. En effet, nous avons trouvé les pièces à Clermont-Ferrand et une place dans l'atelier du garage de Bruno Monmaneix.

C'est alors que moi-même et Christian Gerber avons décidé de prendre un risque, qui consistait à envoyer Christian à Clermont-Ferrand chercher les pièces alors que je continuais ma route vers Aubusson où se trouve le garage de Bruno.

Arrivé à Clermont-Ferrand, Christian me téléphone pour me dire que les pièces sont bien là et c'est à ce moment que j'ai commencé le démontage de la culasse. Démontage de la culasse, et bien c'est peu dire ! Cela ressemblait plus aux 12 travaux d'Hercule, qu'à un démontage de culasse. Et bien oui, c'est après plus de deux heures que la culasse a bien voulu sortir, et tout cela à cause d'un goujon qui semblait être soudé à la culasse. Christian et moi-même étions en nage et les bras en « compote ». C'est à ce moment que les jambes et une chèvre dissimulée au fond du garage est venue à notre secours.

Une fois la culasse démontée, le démontage des arbres à cames et des soupapes d'échappement a **enfin** pu commencer.



A ce moment Bruno m'annonce qu'il va fermer son garage vers 19h00. Mais voyant que le temps à disposition est insuffisant, je lui demande s'il est possible de prolonger jusqu'à 22h00, ce qu'il accepta avec une grande gentillesse. Mais l'aventure ne s'arrête pas là, ayant accordé 3 heures de plus, Bruno ferma son garage en nous laissant une porte ouverte, celle de l'atelier où nous étions. Jusque-là tout va bien, et bien non, car une fois

Bruno parti, Christian et moi-même, nous nous sommes aperçus que le carton contenant les pièces, dont le joint de culasse, était resté dans un autre atelier du garage, et « rebelotte », la série des téléphones recommence, mais cette fois sans succès. Même les renseignements ne purent nous donner le numéro. privé de Bruno. Et là, le moral est en chute libre, après tout ce que nous avons déjà fait nous sommes condamnés à attendre le retour de Bruno vers 22h00, heure à laquelle il était prévu qu'il revienne fermer son garage.

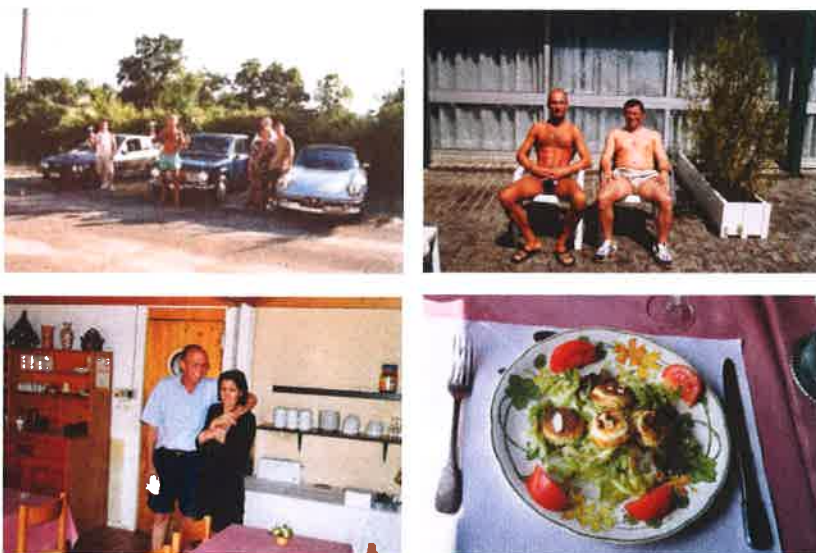
A ce moment, je dis à Christian, pensons très fort à Bruno et les oreilles lui siffleront si fort qu'il sera obligé de revenir au garage. Me croirez-vous ou non, Christian en est témoin, 30 minutes plus tard, qui est de retour, et bien oui, c'est Bruno qui revient pour nous amener deux sandwiches, aussi parce que le sifflement des oreilles a bien eu lieu...., mais surtout à cause de l'alarme qui s'était mise à sonner, suite à la porte de l'atelier laissée ouverte par Bruno pour nous permettre de travailler.

Tout ceci pour dire, qu'il ne faut pas perdre espoir, même quand il semble plus y en avoir et que tout s'acharne contre vous.

Après toutes ces péripéties et un sandwich, nous nous sommes remis au travail et avons pu terminer la voiture dans les temps. Bruno nous invita même très gentiment à prendre l'apéro chez lui. Heureusement, qu'il nous a guidé, autrement nous n'aurions pas trouvé sa demeure, même équipé d'un GPS....

L'Apéro terminé, Bruno qui guida à nouveau à travers les innombrables petites rues qui s'entrecroisent pour nous permettre de rejoindre enfin l'hôtel à la piscine ou un délicieux repas préparé par la patronne nous attendait.

Mais l'après-midi du vendredi, qui aurait dû être consacré à la piscine n'a pas été gaspillé, car l'eau de la piscine avait une couleur étrange, me rappelant l'eau du fleuve Amazone au Brésil. Cela ne nous découragea pas, car le lendemain tout le monde pris quand même un bain.



La suite du week-end fût un peu plus calme, car devant faire des km pour pouvoir resserrer le joint de culasse, je ne pouvais pas trop forcer. Le samedi, j'ai tout de même tourné sur le circuit ... tout de même !

Samedi soir, j'ai pu participer au concours d'élégance et d'origine des véhicules auquel je m'étais inscrit.

Avec satisfaction j'ai remporté le 1^{er} prix pour la seconde année consécutive, mais cette fois avec une délibération plus longue de la part du jury au vu du « plateau » des véhicules présentés. Ce qui me fit dire à Christian que nous n'avions au moins pas fait tout cela pour rien.

Mais peut-être sans le concours de Dorina, l'amie de GianLuigi Gandossi, « prêtée » pour la circonstance, le résultat aurait-il été différent ? Dorina étant roumaine, alors es-ce le charme roumain qui a fait son effet ou effectivement la Giulia 1300 TI qui remporta le concours d'élégance et d'origine ... peut être un peu des deux !



Le dimanche ce fût les séries ou évidemment je ne pouvais espérer obtenir un résultat sur le circuit, mais qu'à cela ne tienne, j'ai pu participer et terminer mon week-end au volant de ma Giulia 1300 TI, qui m'a ramenée à bon port. A préciser toutefois, qu'à 200 km de mon domicile, le témoin de la dynamo s'est allumé...mais sans conséquences. A signaler que le régulateur de la dynamo à dû être changé.

Je profite de cet article pour remercier une fois encore Alain Delanoue et Bruno Monmaneix de leur dévouement, leur patience et l'aide qu'il m'ont apportée

Je remercie aussi Christian Gerber, sans qui tout cela n'aurait pas été possible, et « Dorina » pour sa charmante participation au concours d'élégance et d'origine.

Une petite anecdote concernant la fameuse piscine de l'hôtel, lundi matin, à l'heure du départ, l'eau était enfin limpide, mais ce n'est que partie remise...

Alors, à tous les amateurs, à bientôt en espérant que vous serez nombreux, car au Mas du Clos on ne s'ennuie jamais ... croyez-en mon expérience.

Patrizio Pieren

Notre sortie à St. Hippolyte

Dimanche 6 juillet de bonne heure, au rendez-vous fixé à la Vue des Alpes, une bonne poignée d'acharnés met leurs Alfas en marche. Tout d'abord le parcours suivra la vallée du Doubs, de bas en haut par une route aux étroits lacets, ensuite c'est la direction de St. Hippolyte.



Après l'inscription, toujours à prix avantageux, départ pour deux montées vers Montécheroux, où le club de football a préparé le repas de midi. En guise de dessert, il restera assez de temps pour aller admirer toutes les "Belles" parquées au pâturage.



L'après-midi, l'horaire sera de plus en plus troublé par des interruptions, suite à des sorties de route, malheureusement courantes en course de côte...

Pour notre troisième et dernière montée, Pierrot et moi échangerons nos voitures et je monte en Spider, pieds au plancher, résultat à l'arrivée ça coule du coffre, ça ne sent pas et ça brûle les doigts, qu'est ce que c'est ?

Une batterie renversée.

Connaissant bien les lieux, j'ai de suite trouvé un robinet pour rincer le fond du coffre, bien mouillé !

En résumé, ce fut une belle sortie par une météo splendide et l'occasion de défier, de connaître et de respecter ses limites et celles de son véhicule dans une topographie accidentée. Le tout dans une ambiance chaleureuse qui fait oublier quelques faiblesses d'organisation.

A bientôt en 2004!

Pierre Luthi

Prologue de Lausanne sous le patronage d'Alfa Romeo Mercredi 20 août



Une vingtaine de voitures, pour la plupart des Alfa, 2000 Sportiva, Zagato, Spider 2000. Duetto. Spider Giulia, ont participé au prologue au départ de Lausanne du raid Suisse Paris. Quatre équipages, le président et sa Zagato, M et Mme Ghébaly et leur GTV M. et Mme Dubach et leur GT coupé, ainsi que votre serviteur et madame avec une Duetto, M et Mme Brullhard et leur Giulietta Sprint partent de Morat, représentaient le Registre Suisse Alfa Romeo.

Après un apéritif sur la terrasse du restaurant du Musée Olympique offert par Alfa Romeo, ouvert aux Alfistes, collaborateurs et représentants, il est temps de remettre la coupe ACS à la plus belle Alfa Romeo présente, un Spider Touring 1961, le temps d'un repas et ce sera le départ.

Première étape : Lausanne - St Ursanne, avec son épreuve de régularité, d'environ 30 kilomètres, à la vitesse moyenne 49,9 km/heure.

A St Ursanne, ville de charme au pied de sa célèbre course de côte, point de ralliement des équipages venant de Morat et de Lausanne, accueil de M. Roth, Ministre de l'économie du Jura, poignées de mains et chopines de Sylvaner du Jura.



Deuxième étape vers la foire de Bâle, concours, remise des prix d'élégance et des prologues. Lieu de concentration des équipages de Zürich, St Gall, Morat et Lausanne, au total 177 voitures de toutes marques et de belles tenues, dont 17 romands seulement, dommage !



Le RSAR, par son secrétaire sur Duetto 1967, se mettra en évidence avec le 2^e prix de la course de régularité Domidier - Sugiez du prologue de Lausanne gagné par Daniel Plattner, Porsche 911 Targa 1971.

Paris sera pour une prochaine fois !!

Philippe Cornu

Vaud

9, avenue de Rumine • 1005 Lausanne • Tél. 021/331 27 22 • Fax 021/331 27 29 • acs.va

RAID[®]

SUISSE - PARIS

21. - 24. 8. 2003

Prologue de Lausanne

C'est donc le 20 août qu'a eu lieu, au Musée Olympique, le départ du prologue de Lausanne du Raid Suisse-Paris, organisé par l'ACS Vaud en collaboration avec Alfa Romeo. Un prix d'élégance de l'ACS a été décerné à l'équipage Pierre-Alain Guenat, de Bienne, au volant d'une Alfa Romeo Spider Touring 1961. La



MUSÉE OLYMPIQUE LAUSANNE **10** ANS

A gauche : départ du prologue donné par Eric Richard et Nadine Vinzens

Ci-dessus : ambiance de départ du prologue de Lausanne sur les quais d'Ouchy

Ci-dessous: le vainqueur de la coupe d'élégance ACS, Pierre-Alain Guenat

coupe fut remise par M. Eric Richard, président de la Commission sportive vaudoise, et Nadine Vinzens, Miss Suisse, invitée d'honneur d'Alfa Romeo, partenaire officiel du RAID.

La course de régularité au départ de Domdidier (arrivée à Sugiez) a été remportée par M. Daniel Plattner (Porsche 911 Targa 1969), suivi de M. Philippe Cornu (Alfa Romeo Duetto 1967), M. Selim Chanderli (Pininfarina 124 DSO Spyder 1982), M. Gérald Bugnon (Alfa Romeo Giulietta Sprint Zagato 1961) et M. Lysandre Seraidaris (Ferrari 365 GTC 1972).



« Arese – Cascina Costa - Balocco »

13 - 14 Septembre 2003

40 années Giulia GT 13/14.09.2003



Anniversaire Giulia GT

Invitation du Registro Italiano Giulia

Cette sortie fait partie de nos collaborations entre clubs amis dans une synergie d'organisation des manifestations. Les dates ont été arrêtées fin 02 entre le président du RIG, Paolo Stefanel, et la direction de Balocco. Mais la présentation de nouveaux modèles du groupe FIAT ont fait avancer la sortie d'une semaine.

Samedi 13 septembre. Temps couvert mais sec. Le rendez-vous est fixé à 06h00 au Restoroute « Relais du St. Bernard » Martigny sur l'A 9. Les inscriptions de 12 Alfa Romeo ont été enregistrées soit 19 adultes et un garçon. Les 7 participations du RSAR se sont manifestées au ralenti et parfois très tard, du ACG, pour des raisons internes à Genève, il y a eu uniquement Franco Aiello. Heureusement nous avons fait connaissance lors du Prologue Alfa Romeo Lausanne – Bâle, de l'Amicale Valaisanne de Véhicules Anciens, son président Claude Beytrison a réussi à réunir, en deux semaines, 4 équipages Alfa Romeo pour notre sortie.

Le départ est un peu boiteux, Olivier est le premier au RDV, mais son inscription ne m'est jamais arrivé, Franco qui arrive avec le quart d'heure vaudois bien arrondi, moi-même qui doit livrer des pièces de rechange à Sion, Jean-Pierre du Gros de Vaud qui roule si vite qu'il loupe la sortie et nous guette plus loin, une partie des Valaisans qui nous attendent à la fin d'autoroute à Sierre et pour finir Pierre avec son copilote Kurt qui nous complète à Gampel-Steg. Mais tout le monde a du bon sens et surtout des portables, la colonne se complète gentiment en montant le Rhône et nous grimpons au Simplon (2005 m) pour arriver à la frontière de Gondo (1017 m). Nous faisons le plein, la pause café et la force de l'eau et ses dégâts causés nous fait réfléchir. Tout le monde passe la frontière et nous roulons sur la SS 33 et plus bas sur l'A 8, en direction d'Arese. Rouler à l'étranger en groupe de 12 voitures demande beaucoup d'attention de ne pas perdre la fin du peloton, nous arrivons avec du retard. Nos voitures sont intégrées dans le parking, de l'apéro de bienvenue restent que des miettes.



Le Président Paolo Stefanel débute la manifestation avec de courtes allocutions et ensuite commence la visite du musée Alfa-Romeo.

11 - 16 Settembre 2003



Anniversario Alfa Romeo



A partir de midi le RSAR suit son propre petit programme. Nous partons pour le dîner à la Trattoria de Cascina Costa (VA). Le guide se trompe de sortie et le groupe a droit, sans supplément, à une visite répétée des giratoires de Gallarate Sud, je m'en excuse. Mais après ce dérapage, la trattoria est vite repéré où un repas sympathique nous est servi. Vers 14h30 nous attend une instructive visite guidée du musée AUGUSTA à Cascina Costa qui expose dans un style moderne les thèmes aviation, hélicoptères et des motos MV Augusta. Nous quittons Cascina Costa vers 16h30 pour rejoindre nos amis italiens à Sandigliano (Biella) où dans l'Hôtel Cascina Casazza nous attendent des vrais chambres****, des garages pour nos Alfas et un repas au restaurant de l'hôtel.

13 - 14 Settembre 2001



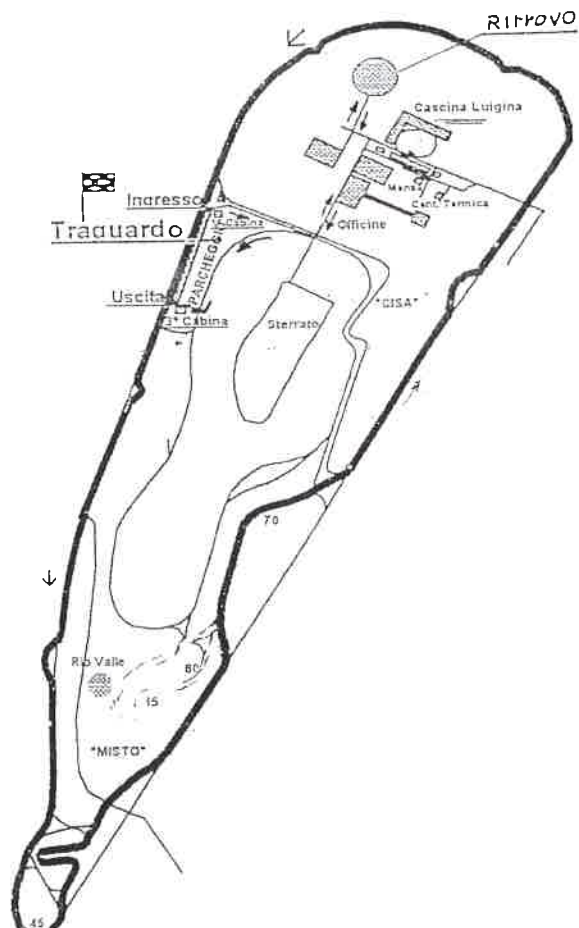
Anniversario Club CF



Dimanche 14 septembre. Petit-déjeuner à l'hôtel et vers 08h30 Départ en groupes pour la piste de Balocco. Vérifications à l'entrée par les fonctionnaires, Olivier ne figurant pas sur la liste, est pour cette occasion rebaptisé avec le nom d'un absent. Surprise pour mon compte, notre Zagato perd de l'essence au réservoir, le docteur Pierre fait le diagnostic de 1-2 litres/heure, en comparant la fuite avec ses infusions et comme bon toubib il n'oublie pas sa recommandation : Attention aux cigarettes !!!

Les participants sont groupés par le RIG. Un briefing suit à la salle de théorie et le plaisir varié commence : des tours sur la piste de haute vitesse avec ses courbes surélevées, les Landes avec ces 60 km de routes plein de difficultés journalières et évidemment d'emprunter la mythique piste Alfa Romeo, un assemblage de séquences de pistes des circuits des années '60. 12h00 interruption par un repas au restaurant de l'entreprise et vers 16h00 (déjà) fin du plaisir, remise de prix et de souvenirs. Moi-même j'ai rien gagné, à l'exception d'une note de réparation pour freins avant et pour le réservoir, mais je ramène à Pierre Lüthi et à Damien Morand qui sont rentrés plus vite, leurs prix et trophées. Le retour en Suisse se passe très bien. A la descente du Grand St. Bernard, notre ami valaisan, Jean-Pierre Demierre qui participe avec sa magnifique 2000 Spider Touring 1960, nous dénêche un restaurant, nous mangeons une fondue et finissons un peu tard. Merci aux participants, surtout à notre nouveau Club ami valaisan et ses membres. Grazie anche a Paolo Stefanel e suo club, Registro Italiano Giulia, per la perfetta organizzazione dell'evento ed arrivederci, sicuramente a Balocco.

PISTA "ALFA ROMEO" BALOCCO



A la descente du Grand St. Bernard, notre ami valaisan, Jean-Pierre Demierre qui participe avec sa magnifique 2000 Spider Touring 1960, nous dénêche un restaurant, nous mangeons une fondue et finissons un peu tard. Merci aux participants, surtout à notre nouveau Club ami valaisan et ses membres. Grazie anche a Paolo Stefanel e suo club, Registro Italiano Giulia, per la perfetta organizzazione dell'evento ed arrivederci, sicuramente a Balocco.





Sortie d'automne : « Les Trois Lacs » du 18/19 octobre 2003

Samedi 18 octobre. Temps sec, mais brouillard jusqu'à 7-800 mètres avec de courts passages de soleil dans l'après-midi, température fraîche, un vrai temps d'automne. Le rendez-vous est fixé dès 12h00 au pavillon EXPO A 5, « Exposition Autoroute et Archéologie », Jonction Sud, Yverdon-les-Bains. Les inscriptions pour samedi arrivent trop timidement à 10 Alfa Romeo avec 17 adultes et un enfant représentant les clubs ACG de Genève et le RSAR. Les participants reçoivent un lunch à leur arrivée, very british. Le responsable du pavillon, M. Dumitrescu, nous accueille et nous commente l'exposition soulignant ses différents aspects et les difficultés de construction de la A 5. Nos membre architectes présents, Marina et Philippe Cornu, ont même gagné un concours qui touche cet ouvrage. Souvenez-vous de ce fait si vous roulez la prochaine fois sur la RC Grandson – Neuchâtel, votre ralentissement forcé à Onnens est l'œuvre d'un conducteur d'une 156 GTA, cherchez donc la ligne idéale !

Nous partons vers 14h00 en direction d'Yvonand, passons au centre d'Estavayer-le-Lac, arrivons à l'Aérodrome militaire de Payerne et visitons avec un guide le Musée de l'Aviation Militaire « Clin d'Ailes ».

A 16h00 départ pour le Mont Vully par Grandcourt – Portalban – Montmagny – Montet – Mur. Au Mont Vully la vue est brumeuse. Après un court arrêt nous descendons par la vieille route militaire sur Sugiez, longeons le lac de Morat en passant Praz, Môtier, Guévaux pour arriver à Vallamand-Dessus. M. Roger Matthey, viticulteur, encaveur et tonnelier, nous attend pour une dégustation de ses vins, accompagnée par une vidéo sur son métier pas très courant, le tonnelier. Les ventes à notre groupe sont certainement au-dessus de ses attentes, vu qu'il nous facture sa dégustation à une somme modique, merci M. Roger. Nous reprenons la route pour le restaurant La Sauge à Cudrefin. Les participants qui dorment sur place, prennent leurs chambres au Novotel à Thielle. La patronne de la Sauge nous sert un menu poisson, une spécialité de la maison et ainsi se termine la soirée.





Dimanche 19 octobre. Même temps que samedi. Les 7 Alfa Romeo supplémentaires avec 13 adultes et un enfant arrivent pour le petit-déjeuner au Novotel de Thielle, ainsi notre parc passe à 17 Alfas, 30 adultes et 2 enfants. Vers 10h00 nous partons en petits détachements par la ville de Neuchâtel vers Chaumont (1100 m). En arrivant, nous sortons juste du brouillard au soleil. Un petit arrêt, quelques ouvertures de capot et nous repartons en colonne pour le Chasseral. Nous descendons sur Savagnier et retraversons la couche de brouillard, l'itinéraire nous conduit par Dombresson, Le Pâquier, Les Bugnenets et par la route de péage au Chasseral (1607 m). Dans la montée nous retrouvons le soleil et admirons les montagnes et les hauteurs du Jura. La vue du Chasseral est extraordinaire, d'une part la pleine recouverte de la mer de brouillard et d'autre part l'intégral panorama des Alpes. Un petit apéro sur la terrasse du restaurant, des photos de souvenir de nos Alfas et du groupe et la descente vers le lac de Bielle commence.

Nous traversons le brouillard à Nods, continuons sur Lamboing, rentrons dans les gorges de Douane/Twann, tirons à droite et suivons un bout de la vieille route du col non goudronnée qui nous mène à Schernelz. Nous profitons d'une belle vue sur l'île de St. Pierre et arrivons à Ligerz. La Neuveville passée, c'est le point final : Le Landeron. Notre parc est réservé au milieu de la vieille ville, nous formons une colonne et passons à table à l'Hôtel de Nemours. Dans une petite salle d'époque nous est servi un repas de chasse. Des chasseurs se tournent vers le poisson et annoncent leur non-satisfaction. Le seul incident sur deux jours de sortie. Fin de la manifestation vers 16h00 et retour à nos domiciles. Merci de votre participation.

Henri Rengel

Sortie de fin d'année "Martigny"

Le comité du Registre s'était fixé de bien terminer cette année qui comptait 15 nouveaux passionnés d'Alfa Romeo. Année de succès pour ses sorties, notamment les week – end de Château d'Oex et Gruyère avec une quarantaine de voitures et la sortie des Trois lacs et sa vingtaine de voitures.

L'année dernière, lors de la dernière sortie, nous avons visité la Fondation Hervé et ses belles "Voisin" la marque fétiche de Le Corbusier. Il fallait relever le défi et trouver un autre collectionneur, si possible d'Alfa Romeo. Pour avoir vu, à l'occasion du 20ème anniversaire du "Registre", ce magnifique prototype de Bertone, à qui l'on préféra la Giulietta Spider de Pinin Farina, nous restions sur notre faim!

Au prologue, départ de Lausanne du Raid Bâle c'est la 2000 Sportiva qui nous séduit, deuxième joyau de la collection, pilotée par Yves Charbon, un vieil alfiste et ancien membre du Registre. Il ne restait plus qu'à rencontrer l'heureux collectionneur! Ce qui se produisit à Bâle.

Ainsi à l'occasion du prologue, par l'intermédiaire d' Yves Charbon j'ai eu l'occasion de rencontrer l'heureux propriétaire en la personne de M. Gérald Bugnon. Il ne restait plus qu'à s'assurer des bons offices d'Yves Charbon pour l'organisation de la visite en ville de Martigny et qui a accepté avec beaucoup de gentillesse de nous ouvrir les portes.



Les deux Alfa ci dessus ne seront pas de la partie, mais peu importe, il y en restait d'autres, celles qui ont participé et qui participent encore à des courses et des rallyes, ainsi qu'un hydroglisseur à moteur Alfa, toutes en état de marche, toutes plus belles les unes que les autres. Je ne vous ferai pas l'affront d'indiquer les modèles, oui c'est bien toutes de vraies Alfa.





Après le rêve et la contemplation, c'est le moment, pour a cinquantine de fidèles, de l'apéritif offert par le RSAR, un petit verre de Fendant de Chamoson pour clore agréablement la visite, remercier Yves Charbon d'avoir consacré cet après midi aux Alfistes. Nos remerciements et nos félicitations, pour cette magnifique réalisation, vont aussi à M. Gerard Bugnon.

Martigny est une ville pleine d'atout collections, Musée, Fondation, sans oublier à Martigny – Bourg le Moulin de Semblanet, le plus vieux Moulin Suisse Romand en fonction. Dans ce Moulin à eau, on moud, pétri, cuit et vend du pain chaque semaine.

Dans sa pinte attenante on y boit et on y mange.

Le Meunier , Boulanger et Guide en même temps nous fera visiter, en deux groupes. ses installations avant de nous servir une excellente raclette.



Merci aux organisateurs Henri et Philippe et à tous les participants et à 2004.

PHC

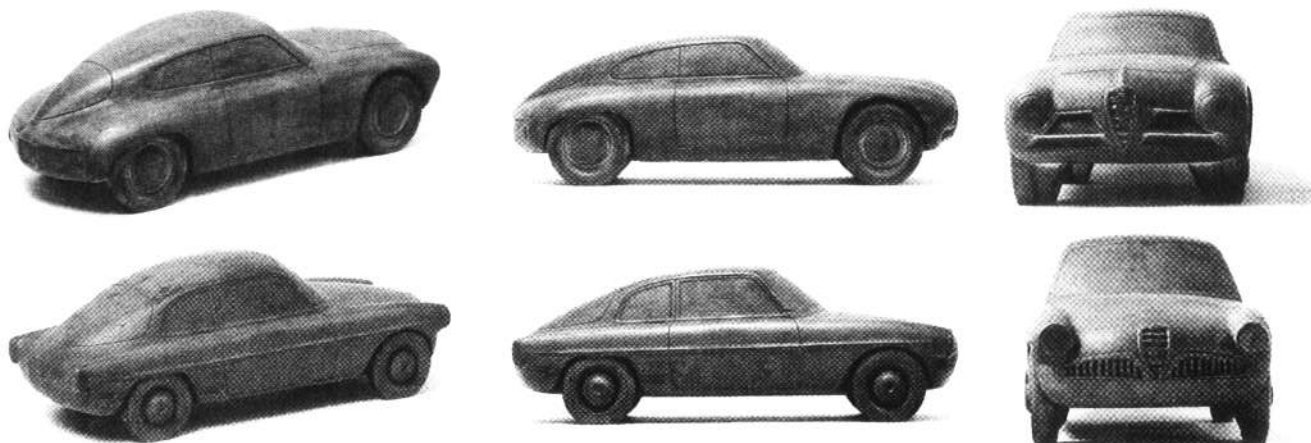
La vraie histoire de l'Alfa Romeo Giulietta Sprint 1954

En 2004 le monde automobile va fêter les 50 années de cette célèbre Alfa Romeo avec sa ligne très réussie, élégante et harmonieuse. Son habit va être attribué au carrossier Nuccio Bertone avec son équipe de Turin. Certes Bertone et ces hommes ont beaucoup de mérites dans cette jolie réussite Giulietta Sprint, mais ils n'en sont de loin pas les auteurs créateurs. L'histoire est bien une autre et elle débute longtemps avant 1954.

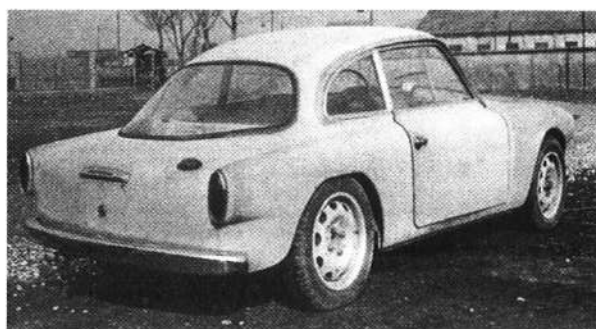
Printemps 1945, fin de la deuxième guerre mondiale. Les usines « Portello » d'Alfa Romeo à Milan se présentent labourées par les bombardiers alliés. Dans une usine détruite de plus de 50% il est impossible de produire des véhicules, mais habilement on fabrique des cuisinières électriques, des ameublements en métal et d'autre matériel nécessaire à la reconstruction d'immeubles. Pendant cette période le gros des employés d'Alfa Romeo s'occupe avec ardeur de la reconstruction de leur fabrique et ainsi également de leurs places de travail. **Fin 1946**, reprise de la fabrication de camions et des moteurs marins.

1947 Alfa Romeo a d'urgent besoin d'activer ses ventes. Le temps manque et les très modestes finances ne permettent pas la réalisation de la 6C 2000 Gazzella étudiée en 1943, c'est la berline 6C 2500 « Freccia d'Oro » basée sur la mécanique d'avant-guerre qui est présentée. Sa carrosserie aérodynamique à deux portes est projetée et fabriquée entièrement au Portello. **1949** début des études de la berline 1900, moteur 4 cylindres avec 1884 cm³, première carrosserie autoporteuse, par l'ingénieur Orazio Satta Puliga et ses collaborateurs Giuseppe Busso et Ivo Colucci. **1950** présentations de la berline 1900. Les stocks des 6C 2500 invendues atteignent les 700 voitures (vente totale 2600 unités en 15 ans de production) et les résultats de l'entreprise affichent rouge foncé. Le président de l'époque, Pasquale Gallo, ne croit pas à un grand marché d'automobiles et veut réduire les capacités de production, profiter des succès des monopostos Alfetta 159 aux Grand Prix, pour produire une berline encore plus grande, la 6C 3000 Turismo avec une ligne influencée des USA. **1951** Gallo est remplacé à la présidence par Giuseppe Luraghi qui croit à la motorisation d'après-guerre en grand nombre. Luraghi est conscient qu'avec la gamme 1900 les perspectives d'occuper ses plus de 7000 employés et d'assainir les bilans d'Alfa Romeo sont une mission impossible. Il remplace Antonio Alessio par Francesco Quaroni (ex Pirelli) comme nouveau directeur général avec le premier but d'augmenter la productivité et le rendement de la fabrication et comme deuxième tâche de développer et de produire une voiture du segment de marché inférieur à la 1900. Avec l'idée d'augmenter sensiblement le nombre d'Alfa Romeo produites et de retrouver la rentabilité. Rudolf Hruska (ex Porsche et Cisitalia et futur père de l'Alfasud y compris sa fabrique) est engagé à fin d'organiser les processus de production de la 1900. Fin des engagements aux GP des Alfetta 159.

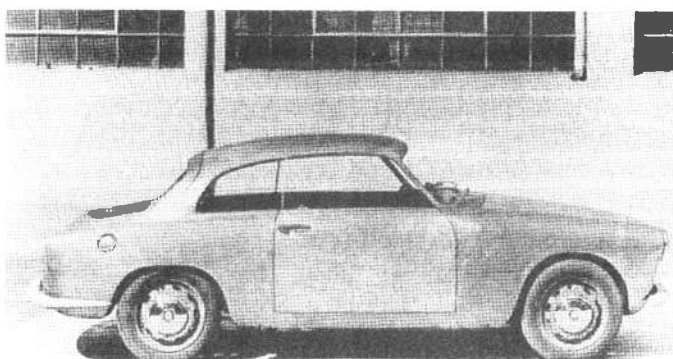
1952 la cylindrée de la future petite Alfa est définie comme par hasard à 1100 cm³. Je présume que ce choix est influencé par le grand concurrent de Turin qui produit avec succès une gamme 1100 depuis les années '30. Pour tromper l'ennemi, Alfa Romeo parle du projet tipo 750 A et fait ainsi croire de vouloir produire une voiture très utilitaire. Vous retrouvez ce numéro dans les dénominations futures des séries Giulietta jusqu' en 1959 : 750 B = Sprint, 750 C = Berlina, 750 D = Spider, 750 E = Sprint veloce, 750 F = Spider veloce, 753 = Berlina TI. Vers mi-1952 les tests par Consalvo Sanesi, Guido Moroni et Bruno Bonini de la berline-proto 1100 marquée « Mac Fallen » sont arrêtés et Giuseppe Busso construit un 1290 cm³ en alu avec le plus de brio demandé par les pilotes d'essais. Le 15 décembre le Centro Stile Alfa Romeo de Ivo Colucci présente deux modèles d'un coupé, dont Giuseppe Scarnati est l'auteur des dessins et Nilo Zucchelli a réalisé les modèles à échelle 1 :10.

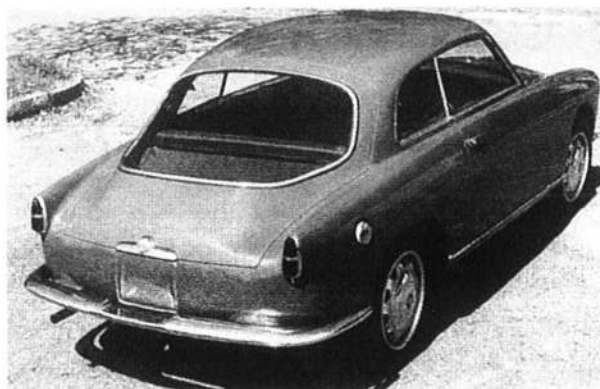


En début **1953** Orazio Satta donne l'ordre à Ivo Colucci de construire sur la base du deuxième dessin une voiture-test, roulable et munie du nouveau 1290 cm³. Voici le résultat, le « Muletto » :

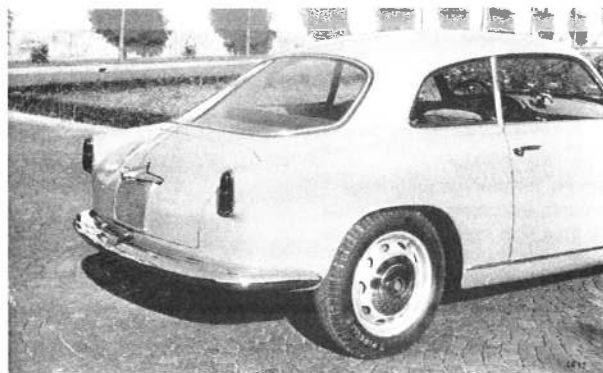


Suite **1953**. Les propres ressources ne supportant pas le développement de cette nouvelle gamme 750, forcent Alfa Romeo à chercher le capital nécessaire par une émission d'obligations. La future Giulietta est en même temps le motif de cette émission et à la fois la garante du succès et du développement positif de l'entreprise. Le public attend impatiemment sa présentation. Hors en automne, le développement de la berline prend, à cause des difficultés techniques, un retard considérable, les délais de présentations sont à plusieurs reprises repoussés. Le public est agité par la presse, on craint le pire pour Alfa Romeo, des fournisseurs comme Pirelli livrent seulement au comptant. Dans cette situation critique Luraghi et Quaroni doivent agir et ils décident de forcer le projet coupé en s'assurant la collaboration de carrossiers externes pour gagner du temps précieux et de pouvoir présenter au public le plus vite un modèle pour calmer les esprits et les opinions. Ils cherchent un preneur pour une série de au plus 1000 unités. Mais le choix des carrossiers valables et capables dans la région Milan - Turin est devenu difficile. Beaucoup d'entreprises n'existent plus ou plus pour longtemps. La Touring Superleggera, le premier partner traditionnel d'Alfa Romeo, est totalement occupé par la construction de la 1900 Sprint et ne peut ou veut pas s'engager. La Pinin Farina refuse, parce que ces capacités sont absorbées par la Lancia Aurelia B 20 Coupé et Spider. C'est Hruska qui propose à Quaroni la collaboration de Nuccio Bertone. Hruska court un grand risque, parce que le petit atelier de Bertone à Turin a actuellement une faible capacité de production et il décide alors la sous-traitance du lot à d'autres ateliers. Bertone reçoit vite le « Muletto », le prototype de Colucci, avec les dessins et il s'assure la collaboration de Felice Mario Boano de la Ghia. Mais c'est surtout Franco Scaglione, le fameux designer de Bertone qui réussit à trouver l'aspect définitif de la future Giulietta Sprint.





Le **11 avril 1954** une Giulietta Sprint en rouge Alfa, avec un futuriste hayon arrière, est présentée par la direction du Portello à la presse, en même temps que le fourgon Romeo, sous le slogan Romeo et Giulietta. Le **25 avril 1954** au Salon de Turin, une même Giulietta Sprint en bleu clair est exposée au stand Alfa Romeo. Le succès est énorme, le public se calme, reprend confiance dans la marque Alfa Romeo et passe des commandes. Sa production débute peu après, le hayon disparaît pour des raisons de coûts et est remplacé par un coffre à bagages avec couvercle traditionnel. Le Portello gagne du temps et présente **1955** avec succès la Berline. La production de la gamme 750/Giulietta fait devenir le Portello étroit et la gamme successive Giulia naît dans la nouvelle fabrique d'Arese. Luraghi et Quaroni ont vu juste.



La carrosserie BERTONE se développe grâce à cette commande considérable et atteint un niveau industriel. La première prévision de 1000 unités est vite oubliée et atteint de 1954 à 1965 le volume de 36'803 voitures. La collaboration entre Alfa Romeo et Bertone s'intensifie par les modèles : BAT 5,7,9 et Giulietta SS de Franco Scaglione, Sprint 2000 + 2600, Giulia TZ Canguro, coupés Giulia GT 1300/1600/1750/2000, Carabo, Montreal, Alfa 6 II série, Alfa 90. Après il y a un grand creux qui prend fin avec la présentation du prototype « Bella » au Salon de Genève en 1998. Le nouveau coupé GT sur base 156 est une suite, mais il est produit par Alfa Romeo à Pomigliano d'Arco.



(Sources : AR Giulietta, Angelo Tito Anselmi et AR Giulietta Sprint, Giancarlo Catarsi)

Henri Rengel

SEMBLABLES ET POURTANT DIVERSES

Alfa Romeo
"Giulia GT"**Bravo à ceux qui les reconnaissent**

Ce n'est pas facile de distinguer un modèle d'un autre. Evident la présence plus ou moins du « scalino » (boîte à lettres), de quatre ou de deux phares. Mais les différences sont bien plus importantes. Le passage d'une version à l'autre n'est pas toujours évident parce que d'abord il fallait épuiser tous les composants en stock.

1963

Giulia Sprint GT

Les différences de ce modèle sont la calandre en acier inox à mailles rectangulaires et les pare-chocs en acier chromé, réalisés en une seule pièce. Présence logique de la « Boîtes à lettres » sur le devant et l'inscription spécifique « Giulia Sprint GT » sur le coffre arrière. Les enjoliveurs de roues sont identiques à ceux de la « Giulia TI ».



1965

Sprint GT Veloce

La calandre, fermée par un grillage peint en noir, est dotée de trois listes en acier inox. Par rapport à la version « normale » on trouve à l'arrière l'inscription « Veloce » et deux emblèmes avec le Quadrifoglio (trèfle à quatre) sur les montants. Les pare-chocs en inox ne sont plus en une seule pièce. Celui de devant et en deux pièces et celui de derrière en trois.



1966

GT 1300 Junior

La première série présente un aspect « simplifié ». Sur la calandre, un seule liste en acier inox. Les enjoliveurs de roues ont une forme moins élaborée et surtout sont privés des anneaux en plastique noir. Ils sont identiques à ceux montés sur la « Giulia 1300 et 1300 TI. A l'arrière, on trouve l'inscription « GT 1300 Junior ».



1969

GT 1300 Junior

Les modifications apportées dès février 1969 donnent naissance à la 2^{ème} série qui, extérieurement se distingue par un seul détail : des jantes de 14 pouces, seulement en option au début. Les enjoliveurs sont identiques à ceux de la « 1750 GT Veloce ».

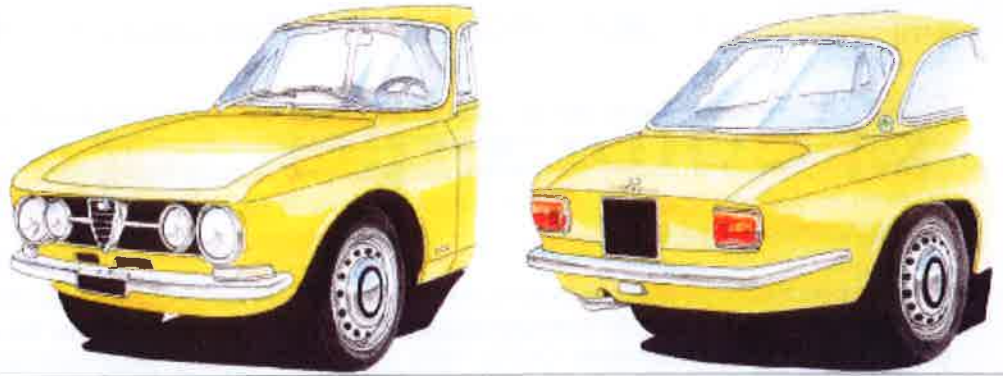


DISEGNI DI ANTONIO PARNALLO

1967

1750 GT Veloce

C'est la première qui perd la « boîte à lettres ». Le museau s'allonge de deux cm et reçoit quatre phares. Caractéristiques de la première série (1967-1969) les feux de position avant fixés sur le pare-choc, lesquels reprennent la forme de la « Giulia Sprint GT Veloce ». Inédits les insignes avec un trèfle à quatre feuilles dorées sur les montants.



1970

1750 GT Veloce

La seconde série, présentée au salon de Turin en 1969, a des feux de position avant redessinés et fixés sur la carrosserie, les indicateurs de direction latéraux ont germés sur les ailes, les pare-chocs sont plus carrés et dotés de rostres (butoirs en caoutchouc). A noter les deux ouïes sous la calandre présentes aussi déjà sur la 1^{ère} série.



1971

GT 1300 Junior

La troisième série, présentée au salon de Turin en 1970, perd la « boîte aux lettres » pour s'uniformiser à la « 1750 GT Veloce ». Restent les deux phares, mais plus gros ; adopte aussi les deux ouïes sous la calandre. Le couvercle du moyeu, avec boulons apparents, et deux autres ouïes supplémentaires sont introduites en 1972.



1971

2000 GT Veloce

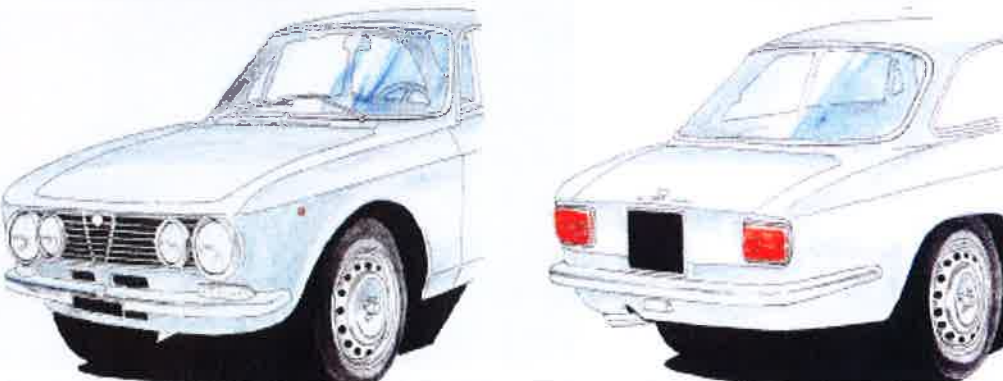
C'est la première à adopter une calandre comportant huit listes en acier inox avec l'emblème d'Alfa Romeo intégré et les deux prises d'air supplémentaires sous le pare-chocs avant. De plus, c'est la seule à être équipée de feux arrière allongés, comprenant les feux de recul. Caractéristiques de ce modèle, sont les « coulevres » sur les montants.



1974

GT 1300 Junior

La quatrième série est très similaire à la « 2000 ». Même calandre, quatre phares, deux ouïes sous la calandre et deux sous le pare-chocs. Les feux arrière sont toujours petits et les pare-chocs sont démunis de butoirs en caoutchouc. De plus, les « coulevres » sont absentes sur les montants ; sur le coffre l'insigne Alfa Romeo.



ALFA ROMEO 8c Competizione 2003

Depuis quelques années la presse spécialisée suppose la création d'une Alfa Romeo super-sportive en collaboration avec Maserati et en même temps le retour à la propulsion. Le prototype BRERA, présenté par Italdesign/Giugiaro au Salon de Genève en 2002 (voir Bulletin RSAR 25/2002) suivait ces hypothèses très proches et son avant très marqué se retrouve dans le face lifting des modèles 156/166/Spider/GTV, ainsi qu'à la nouvelle coupé GT.

Au Salon de Francfort 2003 le Centro Style Alfa Romeo sous la direction de Wolfgang Egger, présentait leur création : **ALFA ROMEO 8c Competizione**. Son nom rend hommage aux fameuses 8C 2300/2600/2900 et aux 6C 2300/2500 des années 1932 à 1951. Si sa réalisation en série sera décidée, son prix de vente aura probablement trop de ressemblance avec ceux de ces ancêtres cités qui n'était à leur tour pas à la portée de tout le monde.

Le 8c Competizione a pour base la plateforme raccourcie et la technique de la Maserati 4,2 V8, comme la Brera. Sa carrosserie est en carbone, certains éléments sont certes imposés par la base de construction, mais on découvre des références aux grands modèles passés : quelques traits de la Giulia TZ dans la calandre, un peu de TZ 2 dans l'inclinaison de l'ouïe latérale, le profil de l'aile avant latéral de la 2000 Sportiva 1954, les phares avant et surtout l'arrière avec ses feux et sa lunette de la 33 Stradale V8 de 1967. Mais jugez vous-mêmes :





Données techniques (ex AR No 51/03) :

- Type : Coupé 2 portes, 2 places, poids à vide (DIN) env 1500 kg,
- Moteur : V8 en 90°, 4244 cm³ (92x79,8 mm), plus de 400 CV à 7000/min, plus de 450 Nm à 4500/min, compresseur avec intercooler, 4 soupapes, 2x2 AC en tête (chaînes), block et culasse en alu, huile 8,5 l, carter à sec, radiateur d'huile.
- Transmission : Sur roues AR, transaxle (boîte 6 vitesses et différentiel à l'arrière), blocage diff., ASR, ESP.
- Châssis : Suspension AV + AR indépendante, stabilisateurs AV + AR, amortisseurs à gaz, freins 4 disques ventilés, ABS, frein à main sur essieu AR, direction à crémaillère (servo), réservoir 90 l, 98 ROZ, pneus AV : 245/40 R 20, jantes : 8,5 pouces, pneus AR : 275/35 R 20, jantes 10 pouces.
- Dimensions : Empattement 2595 mm, voies : AV 1610 mm, AR 1580 mm, longueur : 4280 mm, largeur : 1900 mm, hauteur : 1250 mm.
- Prestations : V max : plus de 300 km/h, 0 à 100 km/h en 4,5 sec, consommation : env 12 – 25 L/100 km.

Le mot du Rédacteur

L'année passé on inaugurerait le "Net" et le registre ouvrait sa page Web. Vous avez pu, au cour de l'année suivre les sorties du Registre dans la rubrique Activités".

Historiques & buts du club – Contact & inscription – Programme, vous informe de la vie du Registre.

Le départ a été lent, les informations ne sont pas toujours venues au bon moment, vous nous pardonnerez certainement, car un minimum de pratique a été nécessaire.

Maintenant vous trouverez aussi le Registre sous www.alfaromeo.ch dans la rubrique "community" enfin avec la bonne adresse.

Ce Bulletin reprend, sous une forme plus étoffée, les diverses manifestations de l'année 2003 relatées sur le site. Sa rédaction n'a pas été toujours aisée, les Auteurs ne sont pas nombreux. Nous vous prions donc de nous pardonner le manque de professionnalisme. Pour maintenir un Bulletin dynamique, une contribution plus large des membres est nécessaire, encouragez vous pour le n°27 !

Je ne terminerai pas ce numéro sans rappeler le souvenir de Ueli Hofer ancien membre et membre fondateur du Registre qui nous a quitté définitivement en fin d'année. Ce grand docteur des vieilles Alfa n'avait pas son pareil pour régler ce bialbero. à l'oreille et au tour de vis. Il suffisait d'un ou deux passages au Casino à Yverdon pour que sa Giulietta, sa Giulia ou son spider recouvre toute leur jeunesse.

Il avait ses jours, pouvait être bougon, mais avait un grand cœur. Je n'oublierai jamais ce premier août 2001, jour de congé, ou il vint me chercher avec sa compagne au Puy en Velay,(F) parce qu'il avait compris que mon Spider en panne était entre de mauvaises mains. On fera au retour une bonne étape à Pérouse



Activités 2004

28 février	Assemblée générale 2004 Tivoli Châtel-St-Denis
24 - 25 avril	Emmenthal/Ballenberg
29 - 30 mai	54 ^{ème} Coppa Intereuropa Course historique / parade / marché de pièces, Autodromo Monza (I)
5-6 juin	50 ^{ème} Giulietta, 30 ^{ème} Alfetta Magny-Cours (Nevers)
juin	Balocco (dimanche) Registro Italiano Giulia
3 - 4 juillet	St Hippolyte (France)
20 août	Pique-nique
28 août - 4 septembre	50 ^{ème} Alfa-Romeo Giulietta 6 jours de randonnée en Suisse (sortie Bugnon)
18 - 20 septembre	Sortie Beaujolais, jeûne (samedi, dimanche, lundi)
20 novembre	Sortie fin d'année Genève
26 février 2005	Assemblée générale 2005 Tivoli Châtel-St-Denis

Comité 2003 :

Président :	RENGEL Henri 026 673 05 70
Vice -président. :	DE MARCELLIS G. 032 751 21 82
Secrétaire :	CORNU Philippe. 021 323 93 94
Caissier :	vacant
Com. technique :	PIEREN Patrizio 032 913 46 81
Relations extérieures. :	LUTHI Pierre 026 670 36 46
Membre adjoint. :	NOVELLI Claude 021 728 49 24

