



Bulletin No 27 / 2004



Sommaire

Le billet du Président	2
Sortie Emmenthal - Ballenberg	3 - 4
Sortie Monza « Intercoppa 2004 »	5 - 8
Pique nique	9
Rétromobile Vevey 2004	10 - 12
Sortie de fin d'année	13 - 14
« Visconti »	15 - 18
Réclamations d'un client illustre en 1926	19 - 20
Alfetta GT	21 - 26
Accident d'une 2 CV en 1968...	27
... la suite (vraiment dommage)	28
Le mot du Secrétaire	29
Activités 2005 - Composition du Comité 2004	30



40-60 HP, 1914

Le billet du Président

En 2004 notre programme a débuté fin avril par la sortie de printemps « Emmenthal – Ballenberg ». Ensuite suivait vers fin mai la première édition de notre visite de la Coppa Intereuropa à l'Autodromo de Monza. En juin, les festivités du CARF autour des anniversaires 50 ans Giulietta et 30 ans Alfetta sur le circuit de Magny-Cours en France, n'ont suscité aucune participation des membres RSAR. Les facteurs comme la distance à parcourir, la problématique réservation d'hôtels sans aucune prestation et engagement des organisateurs, les coûts de la participation à cette manifestation, ont certes contribué au non intérêt des nos membres. En juillet, trois membres ont participé à la course de côte VHC « St. Hippolyte – Montécheroux » avec ses montées d'amateurs. Le club italien Registro Italiano Giulia a dû renvoyer sa sortie à Balocco prévue pour le mois de juin, au mois de septembre ce qui empêchait une participation du RSAR. Fin août, le vent n'a pas pu empêcher un bon nombre de membres avec leurs familles, de participer à notre traditionnel pique-nique RSAR au sommet du Mont Vully.

Votre comité a décidé de participer, hors programme le 11-12 septembre, à la manifestation Rétromobile Vevey par un stand. Cet événement, inventé et organisé de manière très souple par M. Michel de May, est très varié et nous a permis de faire connaissance avec de nouveaux Alfistes, tous bien trempés dans le fameux « virus Alfa Romeo ». Philippe et Marina Cornu se sont donnés beaucoup de peine à organiser, jusqu'au moindre détail, la sortie en Bourgogne, prévue pour le Jeûne Fédéral. Vu que la participation se montait qu'à 5 voitures, dont 4 des membres du comité, c'est pour la première fois dans l'histoire du RSAR que nous avons pris la décision, d'annuler cette sortie et de la reporter en 2005. En novembre, nos manifestations 2004 se sont finalisées par la visite du Musée agricole à Gingins avec son apéro et un repas réussi à l'Auberge de Burtigny.

Un grand merci aux membres et aux clubs amis qui ont participé à nos manifestations et sorties Alfa. Au courant de l'année, nous avons eu le plaisir de souhaiter la bienvenue à 17 nouveaux membres. Votre comité s'est réuni sept fois et je remercie mes collègues de leur engagement en faveur de notre club.

En 2005 nous analyserons le sujet « sorties » lors de notre Assemblée générale en détail. Nous vous proposons un début en mai par la deuxième édition de notre sortie à Monza/Italie. Départ samedi matin à Martigny et visite du musée « Mille Miglia » qui se trouve dans un vieux couvent dans la région de Brescia. Notre hôtel exceptionnel à Arcore nous attendra pour le soir. Dimanche c'est la visite de la Coppa Intereuropa avec son programme. Mi-juin nous vous invitons à la sortie en Bourgogne, remise l'année passée. Philippe et Marina Cornu nous feront visiter les Salines Royales et un musée dédié aux voitures, motos et à l'aéronautique et je vous promets qu'ils n'ont pas négligé les dégustations et les bonnes tables.

La première quinzaine de juillet s'annonce assez dense. Nos amis français du Club Alfa Romeo France fêteront le 2/3 juillet sur le circuit du Mas-du-Clos leurs 25 années du CARF. Je vous invite d'y participer nombreux à fêter leur anniversaire, le notre sera en 2006 La course de côte VHC de St. Hippolyte s'organisera également en début de juillet. Notre pique-nique au Mont Vully est prévu avec la date du vendredi 8 juillet. Après la période de vacances, suivra en septembre notre sortie d'automne dans le Jura et notre participation à Rétromobile 2005 à Vevey. Comme de coutume, nous concluons nos activités en novembre par la visite d'une remarquable collection d'automobiles, accompagnée du repas de fin d'année.

Votre comité poursuit sa phase de renouvellement et de rajeunissement. Le but reste 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, une heureuse année 2005 et je vous souhaite bonne route sur tous les chemins de votre vie.

Henri Rengel



Pub Alfa Romeo France 1970



SORTIE « EMMENTAL – BALLEMBERG » 24 et 25 avril 2004

Cette sortie dans le pays de Gotthelf a été organisée par Pierre Lüthi et à partir de l'arrivée à l'hôtel par moi-même. Pierre qui est un fin connaisseur et surtout amateur avisé des petites routes sinueuses et des petits cols inconnus qui mènent d'une vallée à l'autre, nous avait préparé un circuit d'après ses habitudes qui était très au goût des Alfistes.

Après le rendez-vous à Berthoud/Burgdorf, c'est vers 11h00 le départ pour Biglen. Vu la participation (trop) réduite de 7 voitures, Pierre changeait de tactique. Il ne distribuait pas son Road Book bien préparé, mais ordonnait un déplacement « en fille indienne à très vif allure ». Ce qu'il ne fallait surtout pas dire deux fois aux propriétaires des voitures bleues, une 2000 Berline et une 2000 GTV Bertone qui talonnaient la Giulia de Pierre de « très près ».



Pierre nous guidait par le Krauchthal, Thorberg, Lindental et ensuite par des petites routes à Biglen, apéro y compris, très ventilé par contre. Dommage que les nuages ont empêché une vue depuis les hauteurs. Pierre faisait avec nous une escale à l'agence Alfa Romeo des frères Schüpbach à Biglen. La visite de leur atelier était pleine de surprises. Un moteur V6 Turbo spécial, sur un lift une « 164 Bimotore » avec un moteur V6 sous le capot avant et un deuxième V6 à l'arrière, à la place de la banquette arrière.

La Bimotore se trouvait dans la délicate phase de la réalisation d'une seule commande pour deux boîtes de vitesse. Dans le dépôt souterrain, une vraie cave Ali Baba, pleine de vieilles Alfas. Certaines en parfait état comme une superbe 75 3,0 V6 QV, d'autres attendent leur restauration ou servent de futurs « donateurs d'organes ».



La suite se présentait par un riche buffet campagnard, servi très original sur le coffre de la Giulia, le lieu choisi est par contre très martial, la façade sud de l'arsenal de Walkringen. Pas la peine de se poser des questions, Pierre est toujours garant pour des surprises, la preuve suivait immédiatement. MM Schüpbach père et fils arrivaient vers la fin de nos tresses au jambon et Pierre nous complimentait sur la place devant l'arsenal. Surprise, surprise : une petite Opel Corsa rouge, transformée par une paire de roulettes sous l'essieu arrière en caddy de commissions avec traction avant et





un parcours avec des cônes rouge/blanc. Le plaisir et les rires étaient grands, chacun essayait de trouver sa ligne idéale, souvent introuvable et pleine de nouvelles découvertes des principes et des lois de la physique.



Il va de soi que ce parcours Opel Caddy, idée de Pierre de longue date, retardait notre départ pour Oberhofen. L'itinéraire nous menait de Biglen par la Moosegg (arrêt café), Emmenmatt, Langnau, Marbach, Schwarzenegg, Steffisburg, Thun à Oberhofen. Les nouveaux propriétaires du Park Hotel Oberhofen Mme et M. Rüfenacht nous ont parfaitement hébergé et nous ont servi dans leur restaurant un repas excellent.



Dimanche matin temps splendide, une vue extraordinaire sur le lac de Thoune et le panorama des Alpes bernoises. Un équipage nouveau nous a rejoint au petit déjeuner et compensait ainsi en partie le départ des deux fameuses Alfas bleues du soir.

Vers 09h30 départ pour Ballenberg. Itinéraire: Oberhofen, Merligen, Beatenbucht, Interlaken, Ringgenberg, Oberried, Brienz, Hofstetten b/Brienz, Ballenberg West/Ouest. La visite du site de Ballenberg s'effectuait individuellement ou en groupes, mais étrangement on se retrouvait vers 11h00, heure sacrée de l'apéro.



La visite se terminait vers 15h00 et Pierre nous guidait par des petites routes de Riggisberg à Thörishaus près de Flamatt, sans passer par Berne. Dernier arrêt dans un restaurant et fin de la manifestation.

Merci à Pierre et aux participants.

Henri Rengel



HISTORIQUE FESTIVAL - 54° COPPA INTEREUROPA - Monza 29 - 30 mars 2004

Parc de la villa royale (Villa Réale) Derrière le grandiose édifice Néo - classique qui fut la résidence d'Eugène de Beauharnais, puis celle d'Umberto 1er, assassiné à Monza par un anarchiste, s'étend un vaste parc à l'anglaise. C'est dans sa partie nord, sur le célèbre circuit où se déroule chaque année le grand prix de formule 1 que s'organise la "Coppa Intereuropa" des voitures historiques.

C'était la première fois que le Registre Suisse Alfa Romeo (RSAR) participait à cette manifestation italienne, à laquelle une cinquantaine de Club auto était inscrit et pour laquelle la planification, la reconnaissance et les réservations indispensables datent d'une année.

Le RSAR ne pouvait pas manquer ce rendez-vous des passionnés de tout âge et de tout marques, d'autant plus que Alfa Romeo, pour le 50ème anniversaire de la Giulietta, y était bien représenté par quelques spécimens rares du Musée d'Arese

Rendez-vous était donc fixé au Restoroute du Grand Saint Bernard à Martigny, où l'on retrouvait les genevois et les valaisans et les français. 14h00 le départ est donné pour Monza à une douzaine d'équipages, à Gampel, au passage, un équipage bernois complétera la meute. Première halte Gondo, c'est l'occasion des Cafés croissants et du dernier plein d'essence et cap. "pieds au plancher" sur Monza.

Quelques temps morts permettent aux retardataires de recoller à "la meute" et sous la conduite de notre Président nous rejoindrons les faubourg de Milan et sans détour l'Albergo Ristorante SANT'EUSTORGIO à Arcone à cinq minutes du circuit.

Prise de possession des chambres, apéritif et repas à l'italienne, le Président mérite une mention "Très bien" pour les choix du "coucher" du "manger" du "boire" et du parking de nos Alfas. quant à "l'Interccoppa" il n'y est pour rien mais c'est mythique.





Dimanche, diane debout 6h00, on est pas ici pour rigoler!
Le temps d'un petit déjeuner et à 7h00 nous rejoignons le Parc de la Villa Royale et le circuit. Nous serons ainsi parmi les premiers au parking réservé aux clubs. Le temps que les participants arrivent, nous aurons ainsi l'occasion de parcourir le "Marché de pièces de rechange", les "Paddocks", les boxes de toutes marques, et les stands d'exposition et de vente des voitures antérieures à 1980, sans oublier le stand officiel Alfa Roméo.



Les boxes se limitent pour certain à une caisse à outils et pour d'autres au camion atelier digne d'une écurie professionnelle, et les voitures vont de l'Alfa Romeo P3, aux Williams, McLaren et Bugatti dernier modèle. Quant aux écuries et aux pilotes, d'Angleterre, de France d' Italie, de Suisse voire des Etats Unies, vous y trouverez aussi bien on couple Anglais à la retraite, qu'un "jockey" au service d'un collectionneur suisse de F1 des années 80.





Les courses seront magnifiques et les bagarres entre Lotus et Giulietta à l'image de celles des années 60. Les courses successives des voitures de course des 60, 70 et 80 nous permettrons d'en apprécier l'évolution des voitures.





Nous aurons aussi l'occasion, le temps d'une parade, de faire un tour de circuit avec nos Alfa..
Dommage que nous ayons été perdus parmi de grosses américaines et que la chicane qui suit la ligne droit des tribune se soit passée au pas!
Le passage des formule 1 Grand prix d'avant 1986 nous laissera sur notre faim!
Dès 16h00 nous reprendrons l'autoroute via Aoste et le Grand Saint Bernard. Encore assourdi par les passages des F1 et la tête pleine de rêves! À l'année prochaine

Philippe Cornu

(Photos : PHC, PL, HR)

Le pique-nique au Mont Vully

L'idée de faire le pique-nique un vendredi, le 20 août précisément, était nouvelle, les soucis concernant la météo ne l'étaient pas du tout. Vers le soir, le ciel devenait assez clair, c'est donc parti pour la variante outdoor!



Au bon moment vers 19 heures, il y avait juste un seul gros nuage et quelques gouttes, mais directement en dessus du Vully. Comme vous avez déjà pu voir sur le site, la place est belle, les cuisiniers sont nombreux et Eole souffla avec force, et juste suffisamment longtemps pour manger sous conditions difficiles, mais avant que la flotte vienne...



Pour le café, une vingtaine d'intrépides se déplaça donc au bistro de la Gare à Sugiez ou, avec de vives discussions, une belle soirée se termine.

Pierre Lüthi

Rapport du week-end des 11 et 12 septembre 2004 à Rétromobile Vevey

Samedi 11 septembre

C'était notre première participation à Rétromobile Vevey.



Venant du Valais avec mon copain Jean, nous sommes arrivés à 8 heures, presque en même temps que le Président, et étions les premiers. Ceci nous a permis de choisir la place qui nous convenait le mieux sur le lieu prévu par l'organisateur, soit sur les quais.

Ma 147 était transformée en break (suite au problème de courroie à la « Matta » de Henri) pour le transport du matériel. Merci Jean qui nous a dépanné in extremis en nous trouvant une génératrice, une table et des bancs.

Nous avons pu commencer l'installation du stand: montage de la tente prêtée par Mr. Favaro et la mise en place du frigo mis gracieusement à disposition par la maison Kocher de Vevey, un client d'Henri. Notre stand, une fois installé avait fière allure avec ses couleurs ALFA et se voyait de loin, ce qui n'a pas tardé à attirer des visiteurs.

Notre président Henri, de sa main de chef d'orchestre, a placé les ALFA des membres. Il y en eu plus d'une dizaine pendant la journée.



L'ambiance sous la tente était super, un bon petit blanc valaisan était servi par mes soins. De l'emplacement de notre stand, nous avons pu regardé le défilé des voitures de toutes marques. Presque tous avons pu faire une jolie balade avec nos ALFA, merci Philippe pour la montée sur la corniche. C'était fabuleux en spider. Aux alentours de 17 h 30, nous avons démonté le stand pour la nuit, tout en buvant le dernier verre.

Dimanche 12 septembre

Sous la pluie, mais avec un moral d'enfer, rebelote, montage du stand au même emplacement que la veille. Un quack de l'organisation du Rétromobile, nous a malheureusement éloigné des autres participants. La manifestation principale se déroulait sur la place du marché.

Malgré cela, les ALFA des membres arrivèrent, et en plus, nous eûmes le plaisir d'accueillir 14 nouveaux membres (sur le week-end). Cela grossi les rangs du club. Leurs voitures furent placées avec les nôtres.

Dans l'après-midi, nous eûmes la visite d'un couple de Hollandais avec une 156 GTA Sportwagon, moteur modifié, cylindrée de 3700 cm³, plus de 300 CV.



En se baladant sur la place du marché, on pouvait admirer de belles voitures de toutes marques, et même des voitures amphibies.



En conclusion, c'est un week-end à refaire l'année prochaine.

Marie-Laurence Nicolet

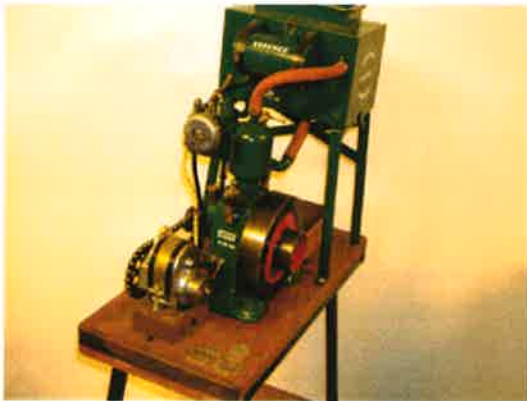
(Photos: MLN, PHC, HR)



**SORTIE DE FIN D'ANNEE
MUSEE ROMAND DE LA MACHINE AGRICOLE – MOULIN DE CHIBLINS
1276 GINGINS**

Avec ses quelque 2000 pièces de collection, le musée raconte le cycle des opérations agricoles du XVIIIe siècle à nos jours par :

Les tracteurs, la vigne, la forge, les moteurs, le moulin, la sellerie, la roue à aube, les fenaisons, la laiterie, les moissons, les véhicules, l'habitat, la taverne, le carnotzet.



C'est bien au carnotzet, par un apéritif offert par le Registre, que se termina la partie culturelle de la traditionnelle sortie de fin d'année pour une trentaine de membres du RSAR, auxquels s'étaient joint une dizaine de voisins. Membres d'un club genevois. .



Cette sortie fut aussi l'occasion de fraterniser avec de nouveaux membres inscrits au Registre depuis la manifestation Retro Mobile de Vevey.

Malheureusement le temps pluvieux et froid avait retenu les spiders au garage, seuls quelques courageux étaient sortis avec leur coupé.



La sortie se concluait à Burtigny, au terme d'un petit trajet par l'autoroute via Gland puis par Vich, Gingnins, par un repas à l'Auberge communale, le lion d'or de Burtigny. Le patron au fourneau et la patronne en salle nous servirent un repas de qualité dans une ambiance chaleureuse.



La météo réservera aux "Pedze" les premières neiges pour le retour.

Philippe Cornu

(Photos : PHC, HR)

Alfa Romeo Visconti

La vision de Giugiaro pour une « ammiraglia » sport d'Alfa Romeo.

“Une « ammiraglia » Alfa Romeo qui sort des rangs”. C’est ainsi que Giorgetto Giugiaro définit la Visconti, concept car qu’il a réalisée en toute liberté, comme il l’avait déjà fait, il y a deux ans, avec le coupé Brera.

“Alfa Romeo est une marque qui a profondément caractérisé ma carrière de designer. La première voiture de série que j’ai dessinée a été l’Alfa 2000 Sprint. *Italdesign elle-même est née pour donner vie au projet de l’Alfasud.*

Pendant mes cinquante ans, ou presque, de carrière, j’ai plusieurs fois dessiné des automobiles pour la Maison du « Biscione », parfois sur commande, parfois en toute liberté”.

“Pour le salon de Genève de 2004 j’ai ainsi décidé de donner la forme qui selon moi est la plus conforme à une « ammiraglia » Alfa. Non pas une berline traditionnelle trois volumes quatre portes, mais une grande voiture sport presque à deux volumes, avec un traitement de la queue à profil descendant”.

Le résultat s’appelle Visconti, un nom choisi en l’honneur de la Famille milanaise dont l’emblème représente le « biscione » de la marque Alfa Romeo.



Un coupé, ou presque, de près de 5 mètres.

A première vue, la Visconti ressemble presque à un coupé quatre portes même si ses dimensions, qui frôlent les cinq mètres de longueur, sont typiques d’une « ammiraglia ».

L’avant est extrêmement plastique, modelé avec grand équilibre. Dans la vue en plan, le nez s’arrondit à partir d’un passage de roue important vers le blason Alfa Romeo qui devient un élément essentiel et caractéristique en une unique courbe. Les groupes optiques avant sont dessinés sur le volume de manière raccordée et élégante. A l’arrière les ailes sont l’élément le plus important car elles soulignent le modelage de la partie supérieure qui se resserre justement pour mettre en relief ces ailes importantes.

Cependant cette architecture tout à fait inédite dans le panorama de la production actuelle n’est pas une nouveauté absolue pour Giugiaro qui avait déjà envisagé une grande berline sport à deux volumes en 1993 avec la Bugatti EB 112.

“En effet, l'EB 112 a été une source d'inspiration initiale pour le traitement de la queue, mais le dessin s'est tellement imprégné d'évocations Alfa Romeo que toute référence à la Bugatti s'est estompée jusqu'à devenir une évolution cohérente des lignes et de l'esprit de la Brera”, explique Giugiaro.

“De fait les proportions de la Visconti sont fondamentalement différentes tout comme la partie mécanique, un moteur V6 au lieu du V12. Le profil souligne un habitacle plus avancé que sur la Bugatti, avec la base du pare-brise qui part presque en axe avec le centre de la roue. La queue descendante devient un corps indépendant, enveloppé et valorisé par la force puissante des grandes ailes arrière”.

Le point de départ: la Premium Platform d'Alfa Romeo.

Le point de départ pour la réalisation de la Visconti a été la Premium Platform, développée par Alfa Romeo comme base pour la prochaine génération de la 156 berline, Sportwagon, coupé et spider, un quatuor de voitures qui proviennent toutes du crayon de Giugiaro comme évolution de la concept car Brera.

Justement en raison des caractéristiques typiques de l' « ammiraglia » proposées sur la Visconti, Giugiaro a voulu allonger l'empattement de la Premium Platform de 20 millimètres et le porter à 2825 mm, avec deux porte-à-faux quasiment identiques, 1064 mm à l'avant, 1066 mm à l'arrière, afin d'obtenir une longueur totale de 4955 mm.

La largeur a été contenue juste en dessous du mètre 90 et la hauteur s'est arrêtée à 1474 mm, parfait compromis entre la ligne aérodynamique et l'habitabilité digne de l' « ammiraglia ».

Innovante mais faisable.

Même s'il s'agit d'une provocation du point de vue stylistique, Giugiaro n'a pas manqué à sa tradition personnelle de réaliser concept cars qui soient aussi réalisables industriellement.

La recherche de la vraie fonctionnalité même au niveau de concept car a également imposé des compromis qui attristent quelque peu le designer.

“J'aurais préféré tracer le V à la base de la lunette de manière plus accentuée mais cette préciosité esthétique aurait sensiblement réduit les dimensions du hayon et rendu plus critique l'introduction de bagages encombrants”.

Une nouvelle approche concernant l'avant Alfa.

L'avant d'une Alfa moderne naît forcément de l'énième évolution de l'emblème de la marque.

Aussi bien pour son rôle d' « ammiraglia » que pour les dimensions de la voiture, sur la Visconti le blason est plus grand et il domine l'avant plus que dans le passé.

Dans cette interprétation, le point fort de l'identité Alfa est traversé par des barrettes chromées comme sur les voitures de série les plus récentes, mais elles sont toutefois rendues plus épaisses et plus distancées l'une de l'autre.

Le logo circulaire de la marque est surmonté d'une paupière chromée qui s'allonge sur le capot pour créer une fine moulure – chromée elle aussi – qui va jusqu'à la base du pare-brise.



Les bouches d'air sur l'avant sont au nombre de six, deux à la base du pare-chocs, deux à proximité de la partie inférieure du blason (qui abritent également les feux de brouillard), plus deux sur les bords intérieurs des phares.

Plus qu'un choix esthétique, cet excès apparent de bouches d'air dérive au contraire de l'expérience du développement industriel de la Brera qui, dans sa première définition, ne permettait pas un flux d'air suffisant pour une motorisation turbo.

Par rapport aux berlines trois volumes quatre portes traditionnelles, caractérisées par un long capot, la Visconti a un nez court et contenu qui essaie de transmettre un sens de puissance d'accélération plutôt qu'un sens de majesté.

Cette configuration du volume avant dérive également de l'adaptation à la nouvelle réglementation relative au choc piéton qui entrera en vigueur en 2005 et qui impose des avants plus verticaux et des capots plus hauts.

Côté simple et propre, queue élaborée et surprenante.



Le côté est incroyablement propre. La partie traditionnelle qui relie idéalement les deux passages de roue est un simple pli de la tôle, à peine esquissé.

La ligne du pavillon essaie de maintenir un profil le plus harmonieux possible, rendant presque imperceptible le "coude" nécessaire pour permettre la descente de la vitre arrière.

La queue basse et aérodynamique est sans aucun doute l'aspect le plus insolite de la Visconti. En effet, vue de trois-quarts avant, la voiture apparaît comme une simple deux volumes. Mais vue de côté, on commence à entrevoir – entre le fort relief des épaules hautes et larges des passages de roue arrière – un vrai coffre à bagages quoique à ligne descendante. C'est donc dans le trois-quarts arrière que le coffre montre son volume réel. En effet il assure 458 litres de charge utile.

Du point de vue de la matrice historique, ce traitement de la queue basse, musclée et fermée à effet "années 50" n'est pas une nouveauté absolue mais plutôt la reprise et la modernisation des solutions qui ont rendu célèbres certaines Alfa comme la Pescara 6C.

En ce qui concerne la vue arrière, on remarque immédiatement les grands groupes optiques enveloppants qui partent du côté et qui présentent à l'intérieur un dessin à motifs circulaires.

Un style exceptionnel, une mécanique hors de l'ordinaire.

Du point de vue mécanique, la Visconti prévoit l'utilisation d'un moteur Alfa Romeo V6 3,2 litres bi-turbo à injection directe à essence JTS, arrivant jusqu'à 405 chevaux de puissance et 680 Nm de couple.

La boîte de vitesses automatique à 6 rapports prévoit la traction intégrale permanente avec braquage des roues arrière, tandis que la stabilité du véhicule est assurée non seulement par le VDC, l'interprétation Alfa Romeo de l'ESP, mais aussi par l'emploi du contrôle actif des barres stabilisatrices.

Le confort est assuré par les ressorts pneumatiques des suspensions qui garantissent également le contrôle électronique de la hauteur à partir du sol, tandis que les disques réalisés dans un

matériau composite en céramique CCM de chez Brembo permettent d'obtenir un freinage exceptionnel.

Pourquoi Visconti ?

Pour une Alfa Romeo de haut lignage, Giugiaro a voulu rappeler dans le nom un symbole de la Maison milanaise: le "biscione" qui caractérise sa marque.

En effet, l'emblème ducal des Visconti consiste en un blason qui représente un serpent mangeant un enfant et surmonté d'une couronne.

Les Visconti évoquaient ainsi l'un de leurs ancêtres – c'était en l'an 800 – qui avait tué dans les environs de Milan un serpent qui empoisonnait les enfants d'un simple souffle.

En revanche, l'autre moitié du logo Alfa Romeo, la croix rouge sur fond blanc, dérive de la bannière de la ville de Milan.



Fiche Technique

Longueur	4955 mm
Largeur	1896 mm
Hauteur	1474 mm
Empattement	2825 mm
Voie avant	1595 mm
Voie arrière	1615 mm
Porte-à-faux avant	1064 mm
Porte-à-faux arrière	1066 mm
Volume coffre	458 dm ³
Moteur	V6 3.2 TwinTurbo – Jts - VCPH – ch 405/6000 rpm – Nm 680/2000 rpm
Châssis	Premium Platform, suspensions Alfa ARC, AWS, AirMod.
Traction	intégrale permanente Torsen C - VDC
Boîte de vitesses	6 vitesses automatique avec convertisseur hydraulique
Freins	Brembo CCM Mâchoires monolithiques 8 mâitres-cylindres en titane
Pneus avant/arrière	Pirelli 255/50/ZR19 PZero Rosso Asymétryques
Jantes	BBS 9.5"x19" avant /10"x19" arrière

Nous remercions la maison ITALDESIGN-GIUGIARO S.p.A. de l'autorisation de publier cet article dans notre bulletin. Salon de Genève 2004 (Henri Rengel)

Réclamations d'un client illustre en 1926...



IL CAPO DEL GOVERNO

Roma, 9 giugno 1926

Pregiatissimo Ing. Romeo,

ieri tornando da Firenze ho guardato con attenzione gli strumenti della mia Alfa (che va, del resto, molto bene) e ho fatto le seguenti constatazioni:

- a) i magneti sono tedeschi (Bosch)
- b) l'orologio è svizzero
- c) la tromba (che non funziona) è francese !

Non escludo che nell'interno ci siano altri "esotismi" !

E' così che si aiutano i prodotti nazionali ?
Non si fanno - dunque - in Italia magneti, orologi
trombe ?

Saluti distinti.

... et la réponse du patron d' ALFA ROMEO ing. Nicola Romeo :

Risposta alla lettera del 9 giugno 1926

Eccellenza

Magneti: La macchina Alfa Romeo media (R.M.) ha magneti italiani ; così la piccola 6 cilindri in costruzione.

Già da tempo le istruzioni sono state date per applicare magneti italiani anche alle grosse macchine.

E' sempre problema non facile; non tutti gli italiani vogliono magneti italiani e nell'esportazione è ancora più difficile perchè non conviene rischiare di non vendere il 90% della macchina che è italiano rispetto al 10% che non lo è. Comunque, ripeto, perseguo rigorosamente una politica di acquisti di materiale italiano.

Orologi: Non risultano ancora fabbriche nazionali in istato di fornire orologi con soddisfazione; sicomincia ora! Spero di ricevere buone offerte italiane.

Tromba: non c'entra perchè l'E.V. ha fatto carrozzare direttamente lo chassis Alfa Romeo.

Per raggiungere l'alto scopo che l'E.V. vuole, è necessario che tutti gli Italiani sentano nell'intimo lo stimolo e l'importanza di acquistare in Italia e che i produttori Italiani, specie di accessori, studino e sentano da parte loro la ~~responsabilità~~ responsabilità del vantaggio di essere italiani e lavorino ~~il loro~~ e si scavino la via per arrivare senza adagiarsi dietro il facile ma antiindustriale riparo dello loro indispensabilità.

Grazie in ogni modo, Eccellenza, del richiamo che, se non meritato, mi dà tuttavia l'orgoglio di vedermi ricordato dal Duce; perchè in Italia, è amaro dirlo, noi dimentichiamo spesso non solo di comprare materiale italiano, ma quello che è più, di aiutare gli Italiani che tal nome sentono di poter meritare, che pure non abituati nè a chiedere nè a esibirsi col peso della loro opera, soffrono, come me in questo momento, di non vedersi arrivare nemmeno un atto ed una parola amica, mentre l'edificio che essi hanno costruito con tanta tenace passione, lanciandolo sui campi esteri con audacia riconosciuta, sta, per forza di denaro e per meschinità di visione, passando ad altre mani.

Pazienza: mi resta sempre l'orgoglio dell'opera e quello di non chiedere. Volerò nei cieli, invece che in terra; ma non ho nessuna voglia di arrendermi sino a quando avrò il consenso dei

miei collaboratori ed il ricordo del sacrificio.

Non è questo, del resto, il comandamento del nostro Duce?

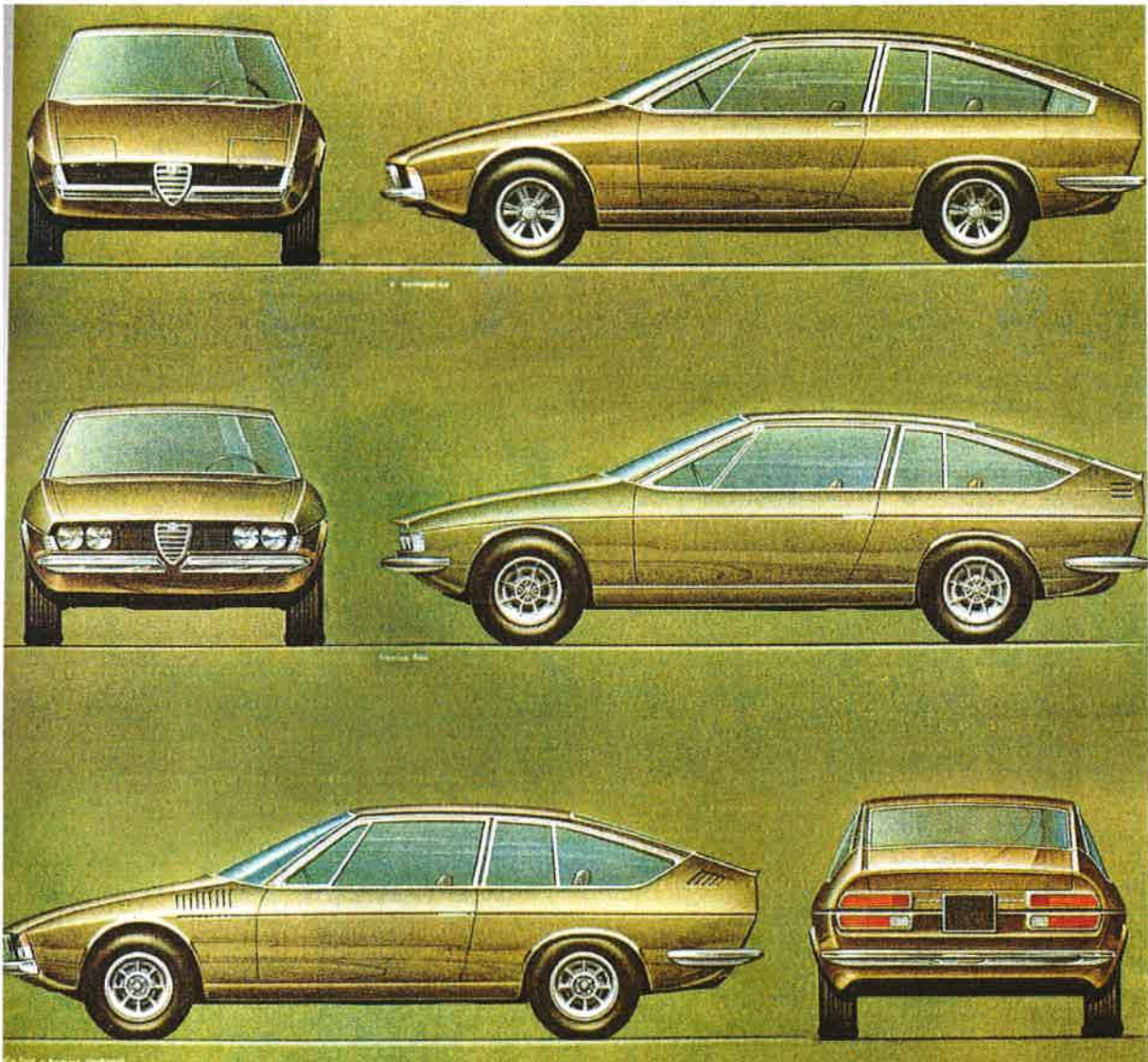
Con ossequio profondo ed il rinnovato augurio che Iddio Le dia sempre la forza per compiere la nostra Italia:

Nicola Romeo

Im portanti gli usi!



Les premiers dessins de Giugiaro





Altetta GT 1800 - 1974

Moteur:

4 cylindres en ligne longitudinale -
 - Cylindrée 1779 cm³ - Alésage 80 mm -
 - Course 88,5 mm - Rapport de
 compression 9,5 : 1 Soupapes en tête -
 - Doubles arbres à cames en têtes -
 - Doubles chaînes de distribution
 silencieuse - Puissance 122 CV DIN à
 5500 tr/min - Couple maximum 17 Kgm à
 4400 tr/min - 2 carburateurs horizontaux
 a doubles corps Weber 40 DCOE 72 / 73
 ou Dell'Orto DHLA 40 F.

Transmission:

Propulsion - Embrayage arrière Mono -
 disque à sec avec commande
 hydraulique. Boîte de vitesses à 5
 rapports synchronisées + marche arrière -
 Commande a cloche
 Pneus 185/70 HR 14.

Carrosserie et châssis:

Coupé 4 places - Coque porteuse en
 acier - Suspension avant à roues
 indépendantes - Quadri latères
 transversaux - Barre de torsion -
 Amortisseurs hydrauliques télescopiques
 - Barre stabilisatrice - Suspension arrière



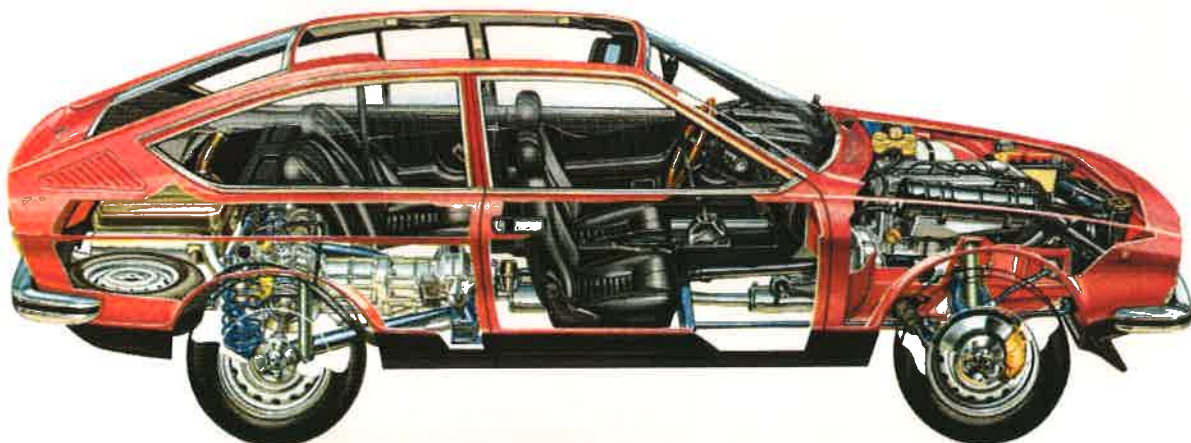
a pont de Dion Deux parallélogrammes
 de Watt - Ressorts hélicoïdaux - Amortis-
 seurs hydrauliques télescopiques Barre
 stabilisatrice - Freins hydrauliques à
 disques à double circuits et servo-freins -
 Direction à crémaillère.

Dimensions et poids :

Empattement 2400 mm - Voie avant 1360
 mm - Voie arrière 1358 mm - Longueur
 4190 mm Largeur 1664 mm - Hauteur
 1330 mm - Poids en ordre de marche
 1050 Kg

Performances:

Vitesse maximale 179 Km / h -
 Accélération de 0 a 100 Km / h en 9,8
 sec - Consommations moyenne 11,08
 Km / Lit. ou 9,025 Lit . /100 Km.





Alfetta GT 1600 -1976

Mêmes caractéristiques que « l' Alfetta GT » 1800 de 1974, mise à part :

Moteur :

Cylindrée 1570 cm³ - Alésage 78 mm - Course 82 mm - Rapport de compression 9 : 1 -
Puissance 109 CV Din à 5600 tr/min - Couple maximum 14,5 Kgm à 4300 tr/min - 2
carburateurs horizontaux à double corps Weber 40 DCOE 106/107 ou Dell'Orto DHLA 40G.

Transmission:

Pneus 165 SR 14 ou en option 185/70 HR 14.

Dimensions et poids :

Poids en ordre de marche 1040 Kg.

Performances:

Vitesse maximale 180 Km/h Accélération de 0 à 100
Km/h en 9,9 sec - Consommation moyenne 12,04
Km/Lit. ou 8,3 Lit/100 Km .



Alfetta GTV - 1976

Entre parenthèse les données de la « L ». Mêmes caractéristiques que « l' Alfetta GT » de 1974, mise à part.

Moteur:

Cylindrée 1962 cm³ - Alésage 84 mm - Course 88,5 mm - Rapport de compression 9 : 1 -
Puissance 122 CV DIN à 5300 tr/min - (130 CV DIN à 5400 tr/min) - Couple maximum
17,9 Kgm à 4000 tr/min - (18,1 Kgm a 4000 tr/min) 2 carburateurs horizontaux à doubles
corps Dell'Orto DHLA 40 G ou Solex C 40 ADDHE 116 ou Weber 40 DCOE 106/107.

Dimensions et poids :

Longueur 4205 mm - Poids en ordre de marche 1080 Kg.

Performances:

Vitesse maximale, plus de 190 Km l h - Accélération de 0 à 100 Km/h en 9,7 sec.
consommation moyenne 11,11 Km/Lit. ou 9 Lit./100 Km.

Alfetta GTV 2.0 -1980

Mêmes caractéristiques que « l' Alfetta GT » de 1974, mise à part :

Moteur :

Cylindrée 1962 cm³ – Alésage 84 mm - Course
88,5 mm - Rapport de compression 9 : 1 -
Puissance 130 CV à 5400 tr/min - Couple





maximum 18,3 Kgm à 4000 tr/min –
2 carburateurs horizontaux à double corps Dell' Orto 40 DHLA 40 G ou Solex C 40
ADDHE /16 ou Weber 40 DCOE 106/107.

Transmission:

Pneus en option: 195/60 HR 15 Tubeless.

Dimensions et poids :

Voie avant 1364 mm – Longueur 4260 mm - Poids en ordre de marche 1110 kg.

Performances:

Vitesse maximale, plus de 190 Km/h Accélération de 0 à 100 Km/h en 9,7 sec -
Consommation moyenne 10,86 Km / Lit. ou 9,2 Lit. /100 Km.

Alfetta GTV 6 2.5 - 1980

Mêmes caractéristiques que« l' Alfetta GT de 1974 » mise à part :

Moteur:

6 Cylindres en Va 60° longitudinal Cylindrée 2492 cm³ –Alésage 88 mm - Course 68,3 mm
- Rapport de compression 9 : 1 - Soupapes en tête - 1 arbre à cames par culasse –
Courroie de distribution crantée – Puissance 160 CV DIN à 6000 tr/min - Couple maximum
21,7 Kgm à 4000 tr/min - Injection électronique Bosch « L-Jetronic » Allumage
électronique.

Transmission:

Embrayage arrière à double disques à sec à commande hydraulique - Pneus 195 / 60 HR
15 Tubeless

Carrosserie et châssis:

Freins à disques ventilés à l' avant à double circuits et servo-freins.

Dimensions et poids:

Voie avant 1364 mm - Longueur 4260 mm - Poids 1210 Kg.

Performances:

Vitesse maximale, plus de 210 Km/h - Accélération de 0 à 100 Km/h en 8,2 sec -
Consommation moyenne 10,10 Km/Lit. ou 9,9 Lit./100 Km.



Ses origines



Beaucoup de modifications sur les plastics, mais peu sur la carrosserie.

Les différences qui caractérisent les différents modèles se réfèrent en priorité, à la calandre, aux pare-chocs, aux spoilers, aux rétroviseurs, et les plaques qui recouvrent les aérations d'air de l'habitacle. Le graphisme et l'endroit d'application des plaquettes d'identification ont été changés régulièrement. Le dessin des jantes en aluminium a changé avec la 2^{ème} série.



«GT» 1974 CLASSIQUE

La calandre, en plastic noir avec une grille à maille rectangulaire, est en retrait par rapport à la tôle frontale. Il manque les ferrures en dessous de la calandre. Les feux arrière ont un pourtour chromé. Sur le hayon figure l'inscription «Alfetta Gt». Les plaques latérales en tôle sont lamellées.



«GTV 1976» SPORTIVE

La calandre à lamelles horizontales avec deux filets brillants, à la partie centrale montée à fleur de la tôle frontale.

En dessous de la calandre apparaissent des ferrures.

Les pare-chocs ont des butées en caoutchouc. Les jantes ont des trous angulaires. Les phares n'ont pas d'entourages chromés. Les plaques latérales sont estampées «GTV».



«GTV 2.0» 1980 EVOLUEE

L'emblème de la calandre est simplifié et plus petit. Les pare-chocs sont en plastic et ont une forme différente. Les profils chromés deviennent noir mat. Les jantes ont des caches moyeux gris foncé. Les feux arrière sont d'une seule et même pièce. Les inscriptions changent, et les plaques latérales ont un nouveau «look».



«GTV 6 2,5» 1980 MUSCLEE

Sur le capot moteur, apparaît un bombage pour permettre la greffe d'un plus gros moteur. Les lave-phares sur le pare-chocs avant sont de série. Les jantes en aluminium ont un nouveau dessin commun avec la «2.0» mais sont de 15 pouces et possèdent 5 boulons au lieu de 4. La sortie du pot d'échappement est à l'arrière gauche et n'est plus dirigée vers le bas.

GTV spéciales : Variations du model

Très appréciée à l'étranger dès ses débuts « l'Alfetta GT et GTV » a été produite dans différentes versions spéciales. La version « America » a été équipée dès le début d'un moteur de 2.0 litres et de l'injection Spica pour répondre aux normes antipollution en vigueur aux États-Unis. La « GTS (1600) et la GTV Strada 2000 » versions pour l'Angleterre avaient un équipement très complet et riche en chromes, mais la mécanique est restée la même que les modèles commercialisés en Italie de cylindrée égale.



En 1977 « Autodelta » sur demande de l'importateur Allemand, de la maison d'Arese, réalise la « GTV 2,6 V8 » qui est équipé du moteur de la



« Montreal ». Produite à quelques 20 exemplaires cette voiture possède les caractéristiques d'une vrai « supercar ». Puissance, 200 CV – Accélération de 0 à 100 Km/h en 7,5 sec – Vitesse maximale 230 Km/h.



En 1979, pour obtenir l'homologation en groupe 4 en rallye, « Autodelta » équipe une version spéciale d'un turbocompresseur KKK, de pistons - cylindres et d'arbres-à-cames spéciaux, d'une pompe à essence électrique et d'un circuit d'alimentation sous pression appelée « GTV Turbodelta ». Cette GTV avait une puissance de 150 CV et une vitesse Maximale de 215 Km/h. Dans cette exécution plutôt remarqué et produite

jusqu' en 1980 à quelques 400 exemplaires son peu de fiabilité ne lui permet pas d'obtenir des résultats probants en compétition.

En 1981, sur la base de la « GTV 2.0 » de série est présenté la « GTV Grand Prix » produite à quelques 650 exemplaires, elle est proposée uniquement dans la couleur rouge pour commémorer la participation de la maison d'Arese au championnat du monde de formule 1. Le « look » extérieur et son intérieur sont revus avec des sièges en velours à rayures noires et grises, la moquette est rouge, le volant est en cuir et une plaquette sur le tableau de bord indique son numéro d'exemplaire. La mécanique reste cependant la même que la « GTV 2.0 » de série.



Finalement dans les années 1984 -1985 fût produite pour le seul marché sud-africain la « GTV 3.0 V 6 ». Qui entre autre se distingue par une prise d'air Naca sur le bombage du capot moteur. Le moteur voit sa cylindrée augmenté à 3.0 litres et alimenté par des carburateurs, sa puissance est de 186 CV et est produite à quelques 200 exemplaires pour obtenir l'homologation en groupe 1. Entre toutes ces

versions, une seule est relativement bien cotée, c'est la « Turbodelta » (8000 Euro). La Grand Prix très recherchée pour sa rareté est évaluée à environ 2600 Euro. Les versions pour l'exportation sont à traiter au cas par cas.

Président de la commission technique

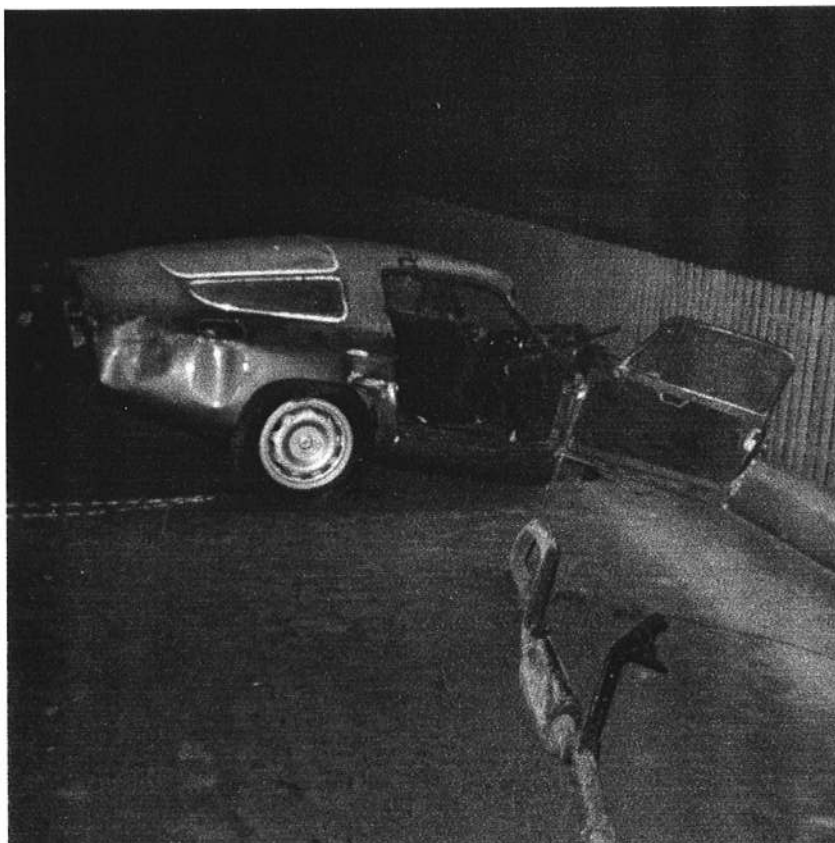
Patrizio Pieren

Cet article a paru dans RUOTECLASSICHE N° 186 Juin 2004, Traduction par Patrizio Pieren

Accident d'une « 2 CV » en 1968... ?



... la suite (vraiment dommage)



Pierre Lüthi

Le mot du Secrétaire

Le Registre a une année de plus, comme le Comité mais n'oubliez pas que, pour le comité, les années sont comptées et limitées à huit ans par les statuts. Ainsi les mandats du Président et le Vice - président, le Président de la "Commission technique" et le Responsable des "Relations extérieures" devraient se terminer fin 2007.

Le Secrétaire a un sursis jusqu'à fin 2009.

Seule, notre dernière recrue, Marie Laurence Nicolet est condamnée à rester jusqu'à fin 2011.

Quant au Caissier qui nous a quitté fin 2002, il n'est toujours pas remplacé et c'est regrettable.

Par la présente, au nom du Comité, je lance un appel aux candidats.

En 2006, le Registre fêtera son 25es anniversaire, pour engager ce nouveau quart de siècle, et perpétuer cette passion pour les anciennes Alfa Roméo il faut penser au renouvellement du Comité pour ne pas définitivement condamner l'avenir du Registre.

Par ces quelques mots, j'aimerais rappelé aux membres que, quel que soit le but d'un Club, il ne peut fonctionner sans l'engagement des membres de son Comité et la bienveillance de tous ses membres.

La charge d'un Comité est inversement proportionnelle à l'attention que portent les membres, à retourner dans les délais leurs inscriptions aux sorties ou à participer à l'organisation de l'une ou l'autre des manifestations. Ou à régler à temps leurs cotisations.

Nous avons au cours de cette dernière année organisé des sorties pour lesquelles la fréquentation a été très variable, la sortie en Emmenthal - Ballenberg n'a pas eu un grand succès et celle prévue en Bourgogne a même été renvoyée, par manque de participant, à cette année je l'espère. Par contre la sortie à Monza à la 54^e Intercoppa a eu, grâce au renfort de club voisin, un bon succès.

Si ce manque d'intérêt est dû au genre, à la destination ou au nombre des sorties, il serait intéressant que ce débat ait lieu lors de la prochaine

Assemblée générale, à Châtel - St Denis, le 26 février 2005

Pour mémoire, je rappelle que les statuts parlent de ;

"L'organisation de manifestations concernant la marque, rencontres culturelles et randonnées"

Peut-on envisager d'ouvrir nos sorties à d'autres marques ou souhaiteriez-vous participer au Vétéran car club romand par exemple ?

Afin que nous puissions débattre de ce que vous attendez du RSAR, nous comptons d'ores et déjà à la prochaine Assemblée générale sur de nombreux membres

Le secrétaire

Philippe Cornu

Activités 2005

(sous réserve d'approbation de l'Assemblée générale 2005)

26 février	Assemblée générale 2005 : Tivoli Châtel-St-Denis
28 – 29 mai	Sortie MONZA (I) : Samedi : Visite du musée « Mille Miglia » à Sant'Eufemia della Fonte (Brescia) Dimanche : 55 ^{ème} Coppa Intereuropa Monza, courses Historiques, marché de pièces, parade, Autodromo Monza
11 – 12 juin	Sortie BOURGOGNE (F) : Départ des Rousses – Chaussin (F) – Savigny-les-Beaune, Visite de la Saline d'Arc et Senans, dégustations et une visite d'un musée voitures Abarth, motos et aéronautique
02 – 03 juillet	Sortie MAS-DU-CLOS (F) : Les 25 années du CARF se fêterons sur ce circuit en même temps que le 50 ^{ème} anniversaire de la Giulietta Spider
Début juillet	Course de côte VHC ST. HIPPOLYTE – Montécheroux (F)
08 juillet	Pique nique RSAR au Mont Vully (FR)
04 septembre	Sortie d'AUTOMNE RSAR : Région Neuchâtel – Jura
Mi septembre	RETROMOBILE Vevey 2005, Stand RSAR
19 novembre	Sortie RSAR de FIN D'ANNEE : Région des Trois-Lacs, visite d'un musée d'automobiles et souper de fin d'année
04 mars 2006	Assemblée générale 2006 : Tivoli Châtel-St-Denis

Comité 2004 :

Président :	RENGEL Henri 026 673 05 70
Vice -président. Webmaster :	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. :	NICOLET Marie-Laurence 079 340 06 80