



Registre Suisse



COMITÉ 2019

PRESIDENT / SECRETAIRE	Yves BADAN Rue des Chambrettes 3b 1131 Tolochenaz	y.badan@bleuciel.ch 021 801 43 48 079 636 0059
VICE-PRESIDENT / BOUTIQUE	Marc BEUCHAT En Gallilée 2 2022 Bevaix	beuchat.marc@gmail.com 032 853 55 66 079 250 90 90
CAISSIER	Michel MARIÉTHOD Rte de Vissigen 68 1950 Sion	rsaralfamichel@bluewin.ch 079 509 11 70
COMMISSION TECHNIQUE	Claude NOVELLI Ch. de la Combe 2 1092 Belmont-sur-Lausanne	claudenovelli@hotmail.com 021 728 49 24
PASSEPORTS FIVA	Gaëtan DUBAIL Rue du Bicentenaire 14 1304 Cossonay	gaetan.dubail@windowslive.com 079 941 08 17
WEBMASTER	François IMBASTARO Les Planches 12 1529 Cheiry	f.imbastaro@gmail.com 079 219 23 14
BULLETIN	Jean-François SCHWARZ Ch. de la Renardière 3 1173 Féchy	aston.et.compagnie@bluewin.ch 021 803 31 47 079 204 25 11



ÉDITORIAL

MON CLUB... QUEL CLUB? CELUI QUI RASSEMBLE!

1291: sur la prairie du Grütli, les Trois Suisses scellent une alliance formalisée par un Pacte. Beaucoup plus tard, en découlent la Confédération Helvétique et sa Constitution.

1981: les pères fondateurs créent le Registre Suisse Alfa Romeo et formalisent leur vision dans des statuts. Les temps changent, nous aussi, notre société évolue, ce qui implique que nous votions périodiquement sur des modifications de notre Constitution fédérale.

De même, les statuts du Registre ont fait l'objet de révisions et surtout de tentatives de révision, devrais-je dire, afin de concilier la volonté des pères fondateurs et la pérennité de notre club. Les essais infructueux démontrent la difficulté de rassembler sans exclure, de préserver tout en développant.

L'actualisation présentée cette année se concentre sur cet équilibre entre les origines et le futur.

Le but No 1 du RSAR reste «la conservation et la sauvegarde des véhicules de la marque Alfa Romeo». Nous le partageons toutes et tous, jeunes et moins jeunes. Tout en privilégiant les Alfa de collection, le Registre ouvre

ses portes à des voitures plus récentes, mais pas n'importe lesquelles. Il garde la latitude de ne pas admettre, voire d'exclure, des véhicules «qui ont été transformés de manière anachronique» ou qui «ne respectent pas l'esprit de la marque Alfa Romeo». L'esprit Alfa... voilà le lien qui nous unit, celui de voitures sportives et attirantes, différentes par leur côté latin. Ah, la «dolce vita»...

Les Alfa classiques que nous aimons sont souvent celles que nous admirions gamin dans la rue. Ces références sont donc différentes que vous ayez 30 ans ou 70, et malheureusement leur prix actuel aussi! Il faut souvent du temps pour s'offrir le modèle de ses rêves et le Registre est un merveilleux incubateur de rêves pour les Alfistes.

En faisant preuve d'ouverture, le nombre de nos membres devrait repartir à la hausse. Mais cela ne suffit pas. Imaginez que chacune et chacun d'entre nous, agissant comme ambassadeur du RSAR, recrute cette année un (oui, un seul) nouveau membre parmi ses amis, connaissances, clients, ... Sinon, vous n'avez qu'à offrir une Alfa à votre compagne ou compagnon et à l'inscrire au Registre! A vous de voir... Dans tous les cas, je vous remercie de votre attachement au RSAR et de votre participation à sa vie, et vous souhaite une bonne lecture.

Jean-François Schwarz

LE MOT DU PRÉSIDENT



Chers membres, chers amis,

Telles les routes que nous aimons sillonner au volant de nos chères Alfa Romeo, 2019 fut parfois escarpée et tortueuse pour faire place à de belles lignes droites, pluvieuse et glissante pour qu'ensuite perce le soleil, parsemée de traces de freinage afin de mieux appuyer sur les gaz!

Fort heureusement, comme les carburateurs de nos belles anciennes, après les petits à-coups d'un moteur froid, le Comité s'est bien mis en place pour effectuer un travail remarquable tout au long de l'année. Qu'il en soit remercié.

En effet, que ce soit au niveau des organisateurs des sorties, de notre Trésorier ou de notre Webmaster, de la Commission Technique ou du responsable du Bulletin, tous se sont impliqués au mieux afin de continuer à faire vivre le RSAR et ses activités, au profit de l'ensemble de ses membres.

Nous avons mis en place quelques nouveautés: la refonte du présent Bulletin, essentiellement pour des raisons pécuniaires, menée à bien comme vous pouvez le constater, ou encore la Journée Technique (avec le précieux apport de Roland Bandieri) axée sur les critères de véhicule vétérinaire, le passeport FIVA et les différentes certifications du groupe FCA Héritage, qui a ravi les membres présents.

Nos traditionnelles virées d'un jour se sont merveilleusement bien déroulées, avec de beaux parcours et des moments très sympas. Nous avons aussi innové en proposant des sorties orientées sur le rapprochement avec d'autres Alfistes, comme le Club Alfa Romeo de France lors d'une sortie de 3 jours en Bourgogne, avec une très forte participation du Registre, ou le B.A.B.A.R. belge par un périple d'une semaine pour certains et une superbe sortie d'un jour concoctée par notre ancien Président, Philippe Cornu, pour les autres, et finalement le Club Alfa Romeo Cœur de Trèfle lors de notre sortie de 3 jours en Alsace avec une magnifique journée de partage et d'amitié.

Et pour finir l'année en beauté, la soirée de Noël nous a réservé son lot habituel de surprises dans une ambiance décontractée.

Tous les membres ayant participé à l'une ou l'autre de ces manifestations vous le diront: la convivialité, la découverte, les rires, et bien sûr le plaisir (du volant...) sont toujours au rendez-vous.

Alors pourquoi est-ce de plus en plus difficile au niveau de la participation aux événements créés par le Comité ou d'autres membres? Ces personnes sont bénévoles, récompensées uniquement par le plaisir de nous faire plaisir. Certes, les agendas des uns et des autres reflètent contraintes et sollicitations multiples, mais organiser une sortie pour une ou 50 personnes exige le même travail!

Alors, pourquoi ne pas mieux en profiter? Que nous réserve 2020? Le début du partenariat entre les groupes FCA et PSA, mais surtout les 110 ans d'Alfa Romeo! Et même si, à l'heure où j'écris ces lignes, il n'y a pas encore de programme établi par les dirigeants de notre marque préférée (étonnant, n'est-ce pas?), sachez que nous avons déjà quelques idées très intéressantes dont nous vous parlerons bientôt... Vous trouverez les dates à réserver à la fin de ce bulletin.

Notre Registre est l'un des plus anciens clubs Alfa Romeo de la planète: il fêtera ses 40 ans en 2021! Il est donc essentiel qu'un nombre croissant de passionnés nous rejoigne, jeunes ou moins jeunes.

Je vous souhaite à toutes et à tous une année 2020 remplie de joie, bonheur, santé et bien sûr d'émotions et de passions!

Yves Badan



Repas convivial au bord du lac d'Interlaken.

1^{ÈRE} SORTIE DE PRINTEMPS LE 13 AVRIL **LE SERPENT DES VISCONTI** **CHEZ LES VIPER**

A la question existentielle et répétée chaque printemps: va-t-elle démarrer? Mon Alfa a répondu...oui! Quand elle a compris qu'elle allait revoir ses copines et moi mes copains, elle a consenti à décoller ses segments et dégreuber ses pistons. Alors, en voiture Simone ce samedi 13 avril, en espérant que la neige tombée récemment et la météo versatile ne nous jouent pas des tours. En effet, les GO Yves et Marc nous ont concocté un parcours traversant les Préalpes.

Comment s'élancer sans un café – croissant ?

Le restoroute de la Gruyère permet à chacun et chacune de renouer les contacts après l'hiver et de commenter l'état de nos belles... sur roues. Ensuite, les équipages s'ébrouent en direction de Broc, puis s'engagent sur la route du Col du Jaun. Arrêt frisquet au sommet pour quelques clichés immortalisant les participants et leurs montures.

La descente sinueuse en direction de Zweisimmen laisse peu de disponibilité pour admirer le sublime paysage si on se la joue sportif, mais longer le Lac de Thoue ne peut qu'enchanter les plus blasés. Passage par Interlaken pour rejoindre le déjeuner



Des « muscle cars » qui gagnent!

au bord de l'eau. Le menu est à la hauteur du décor. Yves nous transmet son cordial message et Marc profite d'offrir la possibilité d'acquérir le magnifique couteau suisse griffé RSAR. Les discussions vont bon train... et déjà les équipages s'élancent en direction de Fribourg, via Thoun, pour la seconde partie du programme, la plus périlleuse pour un Alfiste invétéré, la visite du musée Viper à Givisiez.

En effet, aller voir des Gros Cubes US... si j'aimais ça, j'en aurais une, dirait plus d'un d'entre nous! Et pourtant, la surprise est de taille. Le père fondateur, Edwin Stucky, aidé de son frère Bruno, a rassemblé au fil des ans une quarantaine de voitures d'exception, dont 26 Dodge Viper, avec pour

certaines un palmarès de course impressionnant. A une époque, elles faisaient figure d'épouvantail sur les circuits, y compris aux 24 Heures du Mans. Edwin sait nous communiquer sa passion avec force d'anecdotes, et l'apéritif de clôture est très animé, à l'image de cette très jolie 1^{ère} sortie de l'année. Merci à Yves et Marc pour la parfaite organisation.

Jean-François Schwarz



TOUR AUTO 2019

LE TOUR DES P'TITS SUISSES :

LE TRIOMPHE DE RAPHAËL FAVARO ET YVES BADAN, ENCORE !

Une nouvelle fois, notre « dream team » a brillé et l'insigne du RSAR sur la combinaison d'Yves nous associe à sa joie. Si certains esprits chagrins pouvaient évoquer l'effet de surprise et des circonstances favorables (panne de la voiture de tête) pour expliquer la victoire de notre équipage favori en 2018, la récidive en 2019 ne laisse planer au doute: ils sont forts, très forts ces Helvètes pour battre ainsi plus de 300 voitures au départ!

Un seul bémol, c'est avec une Lotus Elan 26R de 1965 que nos amis ont gagné, mais « Light is right » disait Colin Chapman son concepteur, et en rapport poids-puissance elle est difficile à égaler avec 180 cv pour 600 kg seulement. Certes en circuit, les gros cubes, tels que Shelby Cobra ou Jaguar Type E, prennent l'avantage, mais par contre dans les épreuves de rallye nos Helvètes font la différence.

Les péripéties n'ont pas épargné nos héros: une collision provoquée par un autre concurrent et un embrayage récalcitrant à deux spéciales de la fin

les obligeant à limiter les changements de vitesse les ont forcés à puiser dans leurs connaissances mécaniques, de pilotage et de navigation. Résultat final: premiers, mais avec 56 secondes d'avance seulement à l'arrivée! Du grand art, dans un esprit d'équipe remarquable où toutes les ressources sont mobilisées pour gagner.

Et nos chères Alfa? Et bien, une 1750 GTAm leur a mené la vie dure jusqu'au bout et plusieurs magnifiques exemplaires se sont illustrés dans les diverses catégories.

Nous félicitons Yves et Raphaël pour ce magnifique succès.

Jean-François Schwarz





Photo de famille aux Celliers de Sion.

2^{ÈME} SORTIE DE PRINTEMPS LE 26 MAI

LE QUADRIFOGLIO VERDE EN VALAIS, GRAVÉS DANS MON CŒUR!

La Porte d'Octodure à Martigny mérite bien son nom: c'est l'accès obligatoire en Valais pour toute virée de club. Rassemblement donc ce dimanche 26 mai de nos belles rutilantes, de leurs cochers accompagnés de leurs belles tout court. L'état des unes et des autres se commente autour d'un traditionnel café – croissant et l'on est content de se retrouver. Pour son anniversaire, Michel Mariéthod, notre estimé trésorier, nous a concocté une virée sportive et gourmande de derrière les mazots.

En voiture Simone et roulez jeunesse direction Sion en remontant la rive gauche du Rhône. Sympa cette procession sur la nationale!



Pas d'ombre au tableau, vu que le soleil valaisan est exceptionnellement en congé, mais au moins le temps sec n'alimentera pas la rouille pernicieuse que nous guettons tous. Les choses sérieuses démarrent ensuite par la montée dans le Val d'Hérens. Chacune et chacun donnent le meilleur pour ne pas se faire distancer tout en surveillant la température de la chaudière. Pourvu qu'elle tienne... ça sera le cas à une exception près.

Nous reprenons notre souffle à Nax, balcon sur le Valais, et tirons le portrait de nos stars du jour. C'est beau cet alignement d'Alfa surplombant la vallée! Pas le temps de s'émouvoir, que c'est reparti direction Evolène, un de ces villages dont le charme vous fait dire: comment ne pas être Valaisan?

La dynamique de groupe intervient ensuite: bien qu'il n'y ait qu'une seule route, certains continuent direction Arolla, alors que la soif pousse la majorité à suivre le roadbook direction la capitale...

En chemin, les magiques Pyramides d'Euseigne méritent un arrêt photo et permettent de laisser partir en avant les bouffeuses d'huile et leurs volutes. Arrivée donc éparpillée où l'on se compte aux Celliers de Sion.

La belle histoire des familles vigneronnes Bonvin et Varone réunies nous est narrée et leurs talents démontrés par une dégustation comme on les aime... avec la planchette traditionnelle.



On y fait honneur et les discussions vont bon train, mais l'heure tourne et le clou de la journée nous attend, la raclette aux Mazots du Château à Champlan. Une vue sur les Alpes et la vallée du Rhône à couper le souffle, mais pas la soif, ni l'appétit. Si la fondue crée la bonne humeur, la raclette et le vin local la subliment et cet après-midi de partage passera trop vite.

Merci Michel et Joyeux Anniversaire!

Jean-François Schwarz



COPPET OU LA VIE DE CHÂTEAU

LA 4^{ÈME} ÉDITION DU CONCOURS D'ÉLÉGANCE SUISSE (CES) S'EST DÉROULÉE DU 22 AU 24 JUIN DANS LES JARDINS DU CHÂTEAU DE COPPET.

Dans ce somptueux écrin de charme et verdure, 80 voitures d'exception, triées sur le volet, sont venues présenter leurs atours à un jury de personnalités présidé cette année par M. Achim Anscheidt, directeur du Design chez Bugatti. Son but: récompenser les belles qui respectent le mieux l'authenticité de leur origine, qui reflètent l'esprit de leurs créateurs, tout en reconnaissant la beauté des lignes et l'harmonie de l'ensemble.

Point d'orgue de cette manifestation attirant des automobiles du monde entier, les 125 ans de Delahaye, les 110 ans de Bugatti et les 100 ans de Bentley et Citroën.



6C 1750 Grand Sport Zagato de 1931

Et les Alfa, me direz-vous? Elles furent dignement représentées par des modèles alliant ce style qui nous plaît tant et la réputation sportive qui a bâti la réputation de la marque. Les voici, en espérant qu'un jour elles rejoignent notre Registre ...

Jean-François Schwarz



6C 2500 SS Touring de 1950



6C 2500 SS Touring de 1942

LE CONCOURS D'ÉLÉGANCE DE CHANTILLY: LA CRÈME DE LA CRÈME ...

Pour la 5^{ème} fois, le grandiose château de Chantilly près de Paris accueillait le 30 juin un plateau comme on en voit peu en Europe de voitures d'exception de tout âge et de tout style.

Ce dimanche à la campagne avec déjeuner sur l'herbe a permis aux 18'000 spectateurs d'admirer quelques rares spécimen d'Alfa Romeo, dont des concept cars présentés par le musée d'Arese.

A vous de juger parmi ces beautés.

Jean-François Schwarz



LA JOURNÉE TECHNIQUE

Un des objectifs d'un club automobile est de soutenir ses membres dans l'achat et la maintenance des voitures. Dans cet esprit, la commission technique, Claude Novelli et moi, avons mis sur pied la journée technique 2019. Cette journée a eu lieu avec le précieux soutien d'un de nos membres, Roland Bandieri. Ce dernier est mécanicien de métier, passionné d'automobiles anciennes depuis fort longtemps et expert FIVA. Sa contribution était tant logistique que professionnelle. 21 participants ont ainsi été accueillis dans ses locaux à Burtigny (VD).

Les principaux thèmes abordés lors de la journée ont été « Statuts et certifications » et « Immatriculation, importation et expertises ». L'angle de présentation était très pratique avec de nombreux exemples et astuces.



Ainsi ont été expliqués les différents statuts et certifications (ex. : Médaille de bronze RSAR, Statut Vétéran (expertise), Carte d'identité FIVA, Certificat d'origine FCA, Certification d'authenticité FCA). Les démarches et l'intérêt (voire l'obligation) de ceux-ci ont été présentés par Roland, Claude et moi-même. Roland a aussi présenté l'importation des véhicules et leur éventuelle immatriculation.

Il a très bien mis en valeur les démarches à réaliser et les, parfois très grandes, difficultés à immatriculer un véhicule, même sans statut vétéran. Il s'agit en particulier des véhicules produits entre 1982 et 1996.

Il nous a ensuite invités à boire l'apéritif dans le même endroit, local dans lequel il abrite des véhicules de collection pour des particuliers. Il y a de très beaux véhicules, dont un modèle unique de Stanguellini, éligible aux Mille Miglia!

La plupart d'entre nous sommes ensuite allés manger de délicieux filets de perche accompagnés de frites allumettes maison, minérales et de boissons plus ou moins colorées.

De nombreux échos positifs et sincères remerciements ont été émis aux animateurs. Ainsi, la commission technique est très motivée à organiser ses prochaines journées. Et d'ici la prochaine, Claude et moi serons très contents de pouvoir vous accompagner dans toutes vos questions concernant vos véhicules actuels, vos prochaines acquisitions. N'hésitez pas à faire appel à nous. Nous sommes là pour cela!

Gaëtan Dubail





Un décor qui magnifie les Alfa.

LA TOURNÉE DES GRANDS DUCS AVEC LE CARF

Ce n'est pas moins de 29 membres du Registre Suisse qui se sont rendus à la Convention Nationale 2019 du CARF (Club Alfa Romeo de France) du 5 au 7 juillet à l'invitation de leur Président Alain Delanoue.

Le voyage allé comportant pas loin de 300 km jusqu'à Semur-en-Auxois (lieu de rendez-vous avec nos amis français), il avait été décidé de partir en début d'après-midi le vendredi. La route se passant sans encombre pour nos Alfa Romeo, nous nous sommes tous retrouvés en soirée pour un repas typiquement bourguignon qui nous a permis de faire plus ample connaissance avec les Alfistes français. Le samedi s'annonçant chargé en visites, c'est pratiquement 50 voitures qui s'élancent après le petit-déjeuner pour un court périple dans cette Bourgogne magnifique, sur de jolies petites routes



bien sélectionnées par nos amis. Le grand parking de l'Abbaye de Fontenay est propice aux jolis clichés car il y a là de beaux exemplaires: Montreal, Giulietta Berlina, Sprint et Spider, 2000 et 2600 Touring Spider, Coupé Bertone, Duetto et Spider et bien sûr la petite Alfasud de votre serviteur! Notre guide, très intéressant, nous conte avec moult détails ce qu'était la vie des moines cisterciens dans ce lieu reculé, mais chargé d'histoire et de religion, bâti en 1118! Comme nous ne sommes plus au Moyen-Age, nous reprenons nos destriers motorisés et filons vers le joli village médiéval de

Flavigny-sur-Ozerain pour le repas de midi.

La panse repue, l'après-midi s'annonce très chaud pour le trajet qui nous conduit au Château de Busy-Rabutin. C'est également un haut-lieu de l'histoire française et, là aussi, les guides nous font revivre un peu ce qu'était la noblesse sous Louis XIV. De retour sur les belles routes bourguignonnes nous ferons un bref passage à... Montreal avant de nous rendre à Avallon pour l'apéritif bien mérité et le repas du soir.

Mais avant cela, un Concours d'Elégance est organisé sous une forme bon enfant...

Car il faut dire que nous n'avions pas saisi toutes les règles (qui avaient apparemment changé...) et c'est un équipage... français qui remporte ce concours devant un équipage belge avec une superbe 2600 Spider. Les Suisses prennent la 3^{ème} place avec Gaëtan Dubail et sa magnifique Montreal et la 4^{ème} pour votre Président et son Alfasud.

Le lendemain matin est consacré à une belle balade qui va nous amener à la Grande Forge de Buffon, haut-lieu de la sidérurgie du 18^e siècle. Nous aurons la chance d'avoir pour guide la fille de l'actuel propriétaire qui, grâce à ses connaissances et explications, permettra à chacun de comprendre ce que



pouvait être la vie des forgerons dans ces années-là. La fin de matinée arrivant à grands pas, nous retournons à Semur-en-Auxois pour le dernier repas en commun avec nos amis français. C'est l'occasion d'échanger sur les autos des uns et des autres ou encore de sympathiser en attendant la prochaine occasion. Le retour en Suisse s'est fait par petits groupes et avec quelques gouttes de pluie salvatrices après les fortes chaleurs de ce week-end.

Je tiens ici à remercier les très nombreux membres du Registre présents à cette sortie, faisant ainsi honneur à notre Club, mais également Alain Delanoue et ses membres pour leur accueil et l'organisation de ce superbe week-end en pays d'Auxois.

Yves Badan



LA VENTE DE L'ANNÉE ... DIRECTION L'ESPACE!



Châssis N° 412024 Moteur N° 422027 Carrosserie Touring n° 2030



Dans le cadre de Rétromobile à Paris, Artcurial a vendu aux enchères cette sublime Alfa Romeo 8C 2900 B Touring Berlinetta de 1939 pour la bagatelle de ... 16 745 600 Euros! Qui dit mieux?

Sur les 50 8C produites, seules 5 ont été habillées par Touring, cet exemplaire étant le 2^{ème} de la série. Exclusives et très chères, les 8C sont avant-guerre les voitures de série les plus rapides au monde. Celle-ci n'a jamais été restaurée intégralement, seul son moteur en alu à compresseur a fait l'objet d'une réfection dans les années 80.

Son historique est limpide, à part le nom de son 1^{er} propriétaire, sans doute italien, demeuré inconnu. Exportée au Royaume-Uni en 1939, la Berlinetta est alors peinte en bleu, puis après la guerre en gris argent, gagnant déjà plusieurs concours. Elle part en France en 1965 et devient rouge. Son dernier propriétaire l'importe en Hollande en 1976 pour un prix estimé à environ 4 000 £! Il la gardera 43 ans en l'utilisant régulièrement et la préservant dans ce rare état. Une beauté sidérale!

Jean-François Schwarz

UNE STAR AU CINÉMA

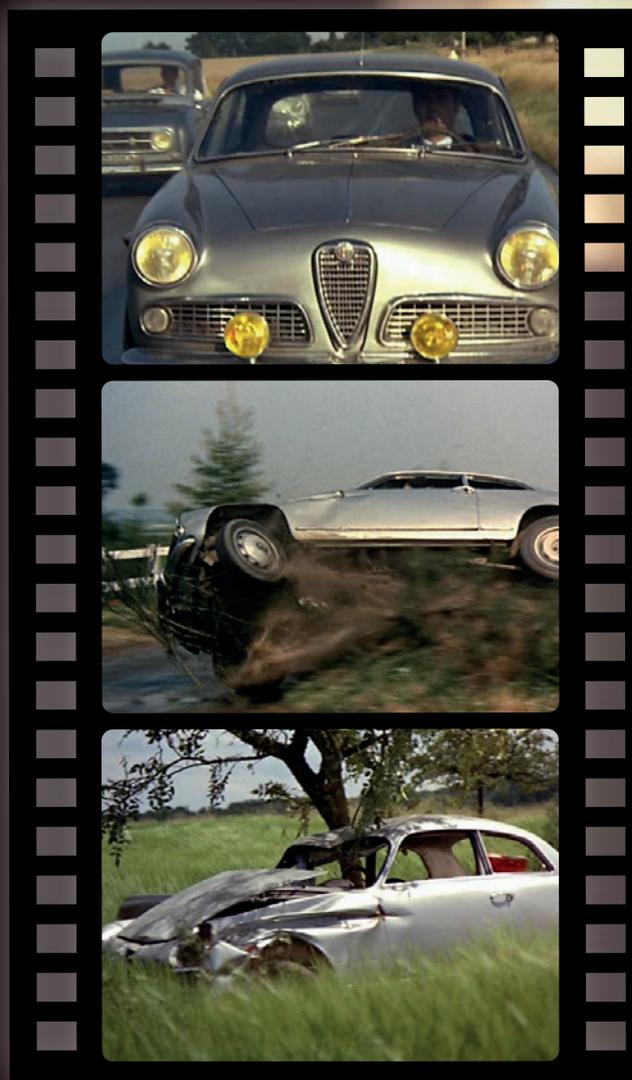
Je ne sais pas si vous êtes comme moi, mais il m'arrive de regarder d'anciens films des années 50-60-70 pour les acteurs bien sûr, mais aussi pour les voitures que l'on peut observer. Scènes de rue ou poursuites, ces autos aujourd'hui recherchées sont souvent réduites au statut de figurantes. Mais certaines ont marqué les esprits en jouant un rôle important dans le scénario et la mise en valeur des acteurs.

Vous souvenez-vous de la Giulietta Sprint de Michel Piccoli dans «Les Choses de la Vie» ou de la Duetto de Dustin Hoffman dans «Le Lauréat»? Retour sur images....

En 1970, Claude Sautet nous propose un drame qui commence par l'accident de l'acteur principal qui envoie sa Sprint gris métal de 1959 dans le décor. Alors éjecté par les tonneaux, il se remémore sa vie entre famille, maîtresse et boulot... Le héros et son Alfa n'ont pas survécu!

Voiture rapide et sportive, la Sprint n'a pas été choisie au hasard pour accompagner le destin de cet entrepreneur pressé, conquérant et séducteur.

Je connais des membres du Registre qui ont acheté une Sprint bien des années plus tard, tant le film les avait marqués.



Autre drame, mais américain celui-là, «The Graduate» est en 1967 un succès international, devenu film culte. Il fit de Dustin Hoffman une vedette planétaire et de l'Alfa Romeo Spider Duetto (version US) l'objet de bien des désirs sur ce continent et ailleurs. Mrs Robinson également pour d'autres raisons...

La course contre la montre du héros dans son Spider rouge pour empêcher le mariage de sa dulcinée sur la chanson «Mrs Robinson» de Simon & Garfunkel reste mémorable. Seul bémol: l'Alfa tombera en panne, mais n'empêchera pas le bonheur des tourtereaux. Ouf!

Là aussi, le souvenir du film a souvent guidé l'acquisition d'une Duetto... avec ou sans Mrs Robinson?

Jean-François Schwarz

ARRÊTE TON ALFA BEN-HUR, ON GOUDRONNE!



Au cinéma, la plastique de nos Alfa Romeo a eu parfois à faire à une forte concurrence. Un exemple qui a marqué les esprits et les pupilles : « Le Mépris » de notre Jean-Luc Godard national sorti en 1963. Dans sa séquence la plus célèbre, la seule diront certains, Brigitte Bardot, transformée en descente de lit, dit à Michel Piccoli : « Mes fesses, tu les aimes mes fesses ? Et mes seins ? Et mes pieds ?... » laissant le spectateur béat devant l'attrait de ces dialogues et gonflé d'espoir pour le rapprochement des peuples. A ces galbes pulpeux s'opposent les lignes tendues du Spider 2600 carrossé par Touring avec au volant un Jack Palance dont la séduction avait bien besoin de cet atout milanais. A l'époque BB éclipsait la pourtant désirable Alfa, mais aujourd'hui...

Dans un tout autre registre, en 1972 la Giulietta Spider du « Chacal » de Fred Zinnemann sert les noirs desseins d'un tueur à gages...

Sa cible : le Général de Gaulle, coupable selon certains colonialistes d'avoir bradé l'Algérie ex-



française. Car après le tonitruant : « Vive l'Algérie française » clamé haut et fort en 1958 à Mostaganem, le Grand Charles, sentant le vent tourner, tourne à son tour sa tunique à deux étoiles. L'OAS, les ultras de l'époque, décide alors de réitérer, mais en mieux, l'attentat du Petit-Clamart de 1962 (dont le héros est la DS présidentielle immatriculée 5249 HU 75) en engageant un tueur mystérieux dont le nom de code est Chacal. Dans ce rôle froid et calculateur, le séduisant Edward Fox est parfait.

Sa préparation méticuleuse le conduit d'Italie en France au volant de son Alfa décapotable dont il changera en cours de route l'immatriculation et sa couleur blanche pour un bleu moins seyant, ceci afin de brouiller les pistes.

Les scènes de conduite sportive le long de la Méditerranée, puis dans les cols des Alpes Maritimes, donnent des fourmis dans les molets... La fin vous la connaissez puisqu'il faudra Mai 68 pour changer de Président.

Deux films à voir ou revoir quand nos Alfa hibernent!

Jean-François Schwarz





TOUR DE SUISSE - BABAR

CROISIÈRE SUR LE DOUBS AVEC BABAR

Le samedi 10 août, le Registre a rencontré nos amis belges lors d'une promenade horlogère et lacustre pour clôturer une escapade en Helvétie.

En effet, ces Belges Amateurs de Belles Alfa Romeo (BABAR) menés par Jean-Pierre Magalhaes et son épouse Brigitte avaient convié les membres du RSAR à les accompagner pour un tour de Suisse co-organisé avec Philippe et Marina Cornu.

Tout a donc commencé une semaine auparavant, le dimanche 4 août, à Gottlieben au bord du Lac de Constance, où dix Alfa Romeo belges et suisses unirent leur destin pour le meilleur et l'excellent pendant six jours. Cela démarre très fort avec l'Autobau à Romanshorn, la fabuleuse collection de voitures de sport et de course de Fredy Lienhard, entrepreneur (les meubles LISTA) et pilote talentueux. A couper le souffle!



Déjeuner au bord du lac entre amis.

Pour relier les Grisons et le Tessin, le col du Splügen en impressionnera plus d'un par sa déclivité et ses lacets hyper-serrés pour plonger sur le Lac de Come, où chacun peut s'imaginer l'espace d'un instant être l'hôte d'honneur avec son bolide à la Villa d'Este... D'un lac à un autre, Lugano nous accueille et plus particulièrement un Alfiste réputé, Axel Marx, qui nous passionnera par la découverte commentée de sa collection unique. Que des Alfa, les unes plus belles que les autres, et leur histoire agrémentée d'anecdotes. Une bien belle journée !

Mais le démon de la route nous reprend et en voiture Simone direction les cols du Nufenen et du Grimsel pour retrouver un autre lac, celui de Brienz, un décor fascinant d'eau et de montagnes. Le temps passe et il faut se rapprocher de la rencontre avec le RSAR par un nouveau lac, celui de Thoune, puis direction Fribourg, par le joli col du Gurnigel, qui mérite d'être découvert et célébré en dégustant saucisse et fromage d'alpage à son sommet. Laisser refroidir les mécaniques et arroser leurs équipages auront été des principes fidèlement respectés avec entrain et humour. Pour ceux qui ne l'avaient pas découvert en avril, le Swiss Viper Museum d'Edwin Stücky à Givisier a révélé ses trésors en bêtes de course survitaminées à la sauce US avant de retrouver encore un autre lac, celui de Morat cette fois.



Philippe Cornu, l'organisateur que nous remercions.

Et enfin le grand jour arriva, celui où le Registre rencontre Babar, tel Céleste. Mariage pluvieux, mariage heureux...bingo! Plafond bas et visibilité réduite donc pour le départ de Villars-les-Moines, en serpentant du Vully à la région des Trois Lacs en direction de la Chaux-de-Fonds dont le merveilleux Musée International de L'Horlogerie mérite tous les détours. Les pendules remises à l'heure et sous un soleil enfin digne de l'événement, toutes nos belles Alfa atteindront Les Brenets pour un déjeuner au bord de l'eau avant d'embarquer pour le clou de la journée, une croisière au fil du Doubs et la visite de son célèbre Saut entre deux frontières. Convivialité et plaisir de se rencontrer auront marqué cette belle rencontre belgo-suisse, à renouveler svp !

Jean-François Schwarz



Nos Alfa alignées pour le départ à Villars-les-Moines.

MODÉLISME

YVES BADAN NOUS FAIT PARTAGER SA PASSION EN DÉVOILANT QUELQUES-UNES DE SES DERNIÈRES ACQUISITIONS.

Photos: André Giannini & Yves Badan



6C 2500 Freccia d'Oro à la Carrera Panamerica 1950.
Fabricant: BBR au 1/18



Scighera Stradale. Fabricant: Tecnomodel 1/18



Junior Zagato 1300. Fabricant: Tecnomodel 1/18, pour les 50 ans du modèle



Giulia SS 1964. Fabricant: Tecnomodel 1/18



GTV 6. Fabricants: Otto-Models (rouge) & Laudoracing (grise) au 1/18



8C 2900 A, en spider avant le coupé du Musée de Mulhouse.
Fabricant: Klaxon au 1/43



Osez, osez ...Zagato!

1919 – 2019 Centième anniversaire



Trois générations se sont succédé à la tête de la carrosserie milanaise et nous prouvent aujourd'hui qu'elles ont su évoluer et s'adapter pour ne pas disparaître comme tant d'autres «officine» de Milan ou Turin.

La grande réussite de Zagato est d'avoir appliqué les concepts issus de l'aviation: alléger et rigidifier, puis obtenir un aérodynamisme optimum. A cela s'ajoute la création d'une ergonomie des postes de pilotage issue

des enseignements de la course. L'affirmation qui dit que tout est dans le détail, prend avec Zagato toute sa valeur. Voici les grands chapitres historiques de cette collaboration avec Alfa Romeo.

Chapitre 1: Ugo Zagato, le fondateur.



A 29 ans, il part du principe qu'il vaut mieux être un petit patron qu'un grand serviteur. Suite à une excellente pratique sur la construction des fuselages et des ailes d'avion, il maîtrise avec succès l'utilisation de l'aluminium, matériau appelé à remplacer le bois. Dès la création de son entreprise, en 1919, il applique ces procédés à l'automobile. En 1928, il contribue aux succès des Alfa Romeo projetées par Vittorio Jano, les 1500, 1750 et 2300 qui remportent plusieurs éditions des 1000 Miglia.



Ci-dessus un châssis RL SS carrossé par Zagato en 1926. Ci-dessous, la quintessence de la voiture sportive : L'Alfa Romeo 6C 1750 GS Zagato victorieuse des 1000 Miglia 1930 avec Tazio Nuvolari.

Les détails qui font la différence:



Une pièce, deux usages: d'un côté un rétroviseur et de l'autre un projecteur, le tout orientable. Sur les phares, des demi-sphères favorisant l'aérodynamisme.



$$AR + Z = P \frac{a}{é}$$

L'équation gagnante:
(P = Performance)

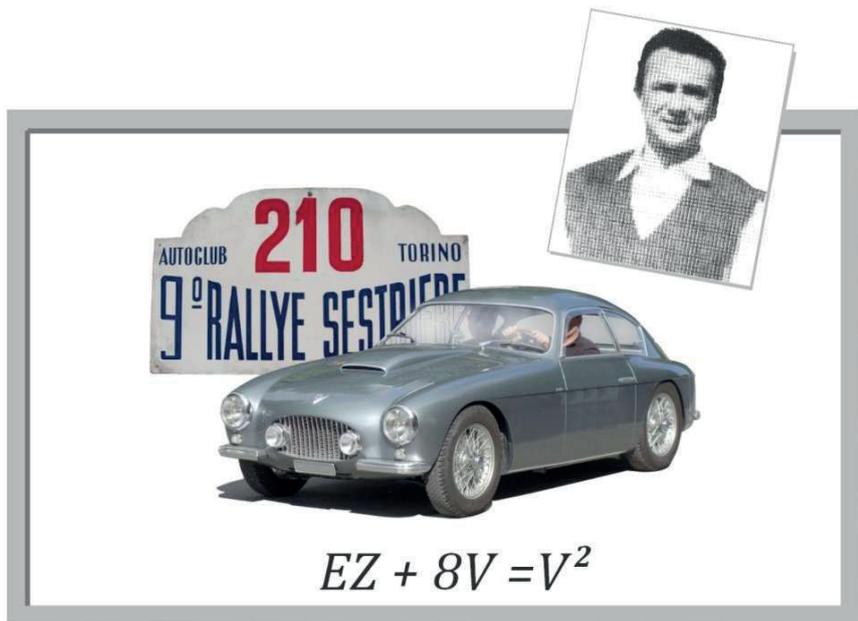
Ce modèle iconique entre par la toute grande porte dans l'histoire de l'automobile des années 30, et contribue largement à la réputation du binôme milanais. Le concept sera aussi largement utilisé sur une trentaine de châssis 8C 2300.

Chapitre 2: Elio et Gianni, les glorieuses années 50.

Les fils de Ugo Zagato sont nés en 1921, Elio, et en 1929, Gianni. L'aîné a toujours été attiré par le pilotage. A Milan, il évolue dans un environnement semi-artisanal composé de petits artisans audacieux qui obtiennent des résultats étonnants avec des Fiat revues et corrigées. En plus, la Scuderia Sant'Ambroeus, qui regroupe d'excellents pilotes milanais, va forger la réputation de Zagato. Son heure de gloire sonne en 1955 à Berlin sur le circuit de l'Avus, où il gagne devant les Porsche avec sa Fiat 8V signée du fameux Z. Le style de cette Fiat va influencer toute une série de carrosseries produites pour Alfa Romeo, Lancia, Maserati, Siata, Osca et Abarth. Elio accède à la parfaite synthèse qui réunit en une personnalité, l'essayeur, le pilote et le carrossier.



Dans les années 30, Alfa Romeo s'est orienté du côté de la Carrozzeria Touring, l'autre Milanais et concurrent pour habiller ses 8C 2300 et 2900. Au début des années 50, Alfa revient auprès de Zagato pour une opération particulière, affiner l'aérodynamisme de la monoplace Alfetta 159. A la fin de la transformation, la vitesse est augmentée de 9 km/h. Cette «monoposto» atteint 300 km/h. Certainement un atout supplémentaire pour Fangio qui obtient son premier titre de Champion du Monde en 1951.



A l'atelier de fabrication, Gianni est responsable de l'approvisionnement, de l'outillage et de l'administration. 1954: nouvelle commande non pas de l'usine, mais émanant d'un client privé désireux d'améliorer son coupé 1900 Super Sprint. Réalisation couronnée de succès sportifs: Monza, 1000 Miglia et notamment une victoire au Rallye de Lyon-Charbonnières en 1955. Il en sera édité environ 40 exemplaires, certains avec le toit à double bulbes, et même un seul spider.



De 1954 à 1960, trois moteurs de conception totalement différente se sont affrontés sur les routes et circuits d'Italie. Le 4 cylindres en ligne d'Alfa Romeo, le V6 à 60° de la Lancia

Aurelia et le V8 à 70° de Fiat. Ces moteurs se sont retrouvés dans des coupés habillés par Zagato, tous issus d'une forme quasi identique excepté la calandre.



Chapitre 3: L'étonnant destin d'une fille illégitime.



Elle entre en scène avec un premier succès (N°43) obtenu le 2 septembre 1956 à Monza, en se classant première devant une meute de Giulietta Sprint Veloce. Elle est née sur la base de celle-ci, mais avec une nouvelle carrosserie en aluminium commandée par son pilote Massimo Leto di Priolo, qui a accidenté sa Sprint Veloce neuve lors des 1000 Miglia.



Deux pilotes suisses ont suivi cette filière. D'abord Jean-Pierre Schild de Genève, voiture rouge bande blanche, image ci-dessus. Puis Edgar Berney d'Yverdon, voiture jaune avec bande bleue, image à gauche.



Afin de riposter à cette concurrente inattendue, Alfa Romeo présente au Salon de Turin 1957 la Sprint Speciale avec une carrosserie hyper profilée signée Franco Scaglione, alors responsable du style chez Bertone. Les résultats en compétition ne sont pas à la hauteur des espoirs nourris par les ingénieurs du Portello. Entretemps, la SVZ a dominé la saison des Rallyes Internationaux en 1958. C'est à ce moment, qu'Alfa Romeo et Zagato vont à nouveau collaborer pour fabriquer la SZ, synthèse de la SVZ et de la SS. Elle est désormais anoblie, le Z est reconnu par l'usine. Elle apparaît officiellement au Salon de Genève en mars 1960, et fin juin elle remporte la Coupe des Alpes devant Mercedes, Porsche et Sunbeam.

Ci-dessus, une des SVZ de la deuxième série, construites de 1958 à 1959 avec les phares carénés, production limitée d'environ 15 exemplaires. Le pilote et essayeur de la revue Sport Auto, José Rosinsky, a vécu pleinement cette période en modifiant plusieurs fois sa SVZ qu'il a engagée au Tour de Corse, Targa Florio et Spa Francorchamp. Avec l'apparition de la SZ, il aura les mots justes pour qualifier cette nouvelle collaboration entre Alfa Romeo et Zagato: cette voiture est née d'une association de bienfaiteurs. La suite des événements lui donnera entièrement raison lors de la Targa Florio de 1961, il réussit à placer sa SZ blanche à la 8^{ème} place du classement général et 1^{ère} de sa catégorie.

SVZ + SS = SZ



Ci-contre, la SZ qui sera produite en version courte «coda tonda» à 174 ex. de 1960 à 1961.

De nombreux champions se sont illustrés avec la SZ: Jean Rolland, Henri Oreiller, Carlo Facetti, Gianpiero Biscaldi, Roger de Lageneste, Jean Guichet, Fernand Masoero, Henri Greder, Anton Fischaber, Karl Foitek, Silvio Moser, Emerson Fittipaldi, Ada Pace, Carlo Peroglio, et encore près de chez nous à Yverdon, Jean-Paul Humberstet.

Chapitre 4: Les années 60, avec Ercole Spada.

Veni, vidi, vici...telle peut être décrite l'intervention déterminante d'Ercole Spada chez Zagato. Face à la concurrence, la SZ se doit d'évoluer. Côté mécanique les préparateurs ont extrait le maximum du petit 1300, c'est donc sur l'aérodynamisme que Spada trouvera «la» solution. Il applique une théorie émise en Allemagne qui déclare qu'un tronc de cône coupé au bon endroit facilite l'écoulement de l'air. Le «coda tronca» arrive, très rapidement!



En jaune, le modèle 2600 SZ basé sur le coupé 2600 Sprint de Bertone. Avec le 6 cylindres en ligne, 140 kg et 8 cm d'empattement en moins que le Bertone, on obtient une vitesse de 210 km/h. Suite à quelques prototypes de salon, ce coupé sera édité à 105 exemplaires de 1965 à 1967.



Au terme d'un premier essai sur l'«autostrada» Milan-Bergame, Elio au volant, Ercole au chrono, ils filent à 227 km/h, soit 25 km/h de plus que la SZ! Ce résultat sera confirmé le 29 juin 1961 à Monza par une victoire d'Elio Zagato lors de la Coupe Sant'Ambroeus. Dès lors ce procédé sera largement adopté en compétition, et aussi sur la berline de série Giulia TI présentée à la presse le 27 juin 1962. L'Alfa Romeo SZ Coda Tronca sera fabriquée en 44 exemplaires, dont l'un terminera les 24 Heures du Mans 1962 à la 10^{ème} place du classement général. Ci-dessous l'équipage Schaefer-Casaro lors du Rallye de Genève 1962.



Ci-dessous, la TZ1 avec sa ligne intemporelle, qui fait rêver tous les Alfisti, de hier et d'aujourd'hui. Sortie en 1963, avec son châssis tubulaire et son moteur de 1600 cm³, elle démontrera sa polyvalence aussi bien en rallyes, courses de côte ou circuits d'endurance. Le châssis est fabriqué chez Ambrosini près de Pérouse, et l'assemblage se fait près d'Udine dans les locaux de la nouvelle entité sportive Autodelta. A son volant, de nombreux pilotes se distingueront: B. Deserti et R. Bussinello au Mans, J. Rolland au Critérium des Cévennes et Ch. Ramu Caccia en Suisse. Sur les 105 exemplaires produits de 1963 à 1967, tous n'ont pas couru, certains attendaient un acquéreur dans les vitrines des concessionnaires. De nos jours, c'est l'un des modèles Alfa Romeo les plus convoités parmi les collectionneurs. Ci-dessous, la N° 019, qui appartenait à Ulrich Hofer d'Yverdon, qui fut en 1981 le premier responsable de la Commission Technique du RSAR .

5 victoires pour la carrosserie Zagato dans l'une des plus difficiles compétitions internationales:

La Coupe des Alpes

Palmarès de la période 1950-1971:

1958: Alfa SVZ, Consten-de Lageneste.

1960: Alfa SZ, de Lageneste-Greder

1963: Alfa SZ, Rolland-Augias.

1964: Alfa TZ1, Rolland-Augias.

1965: Lancia Flavia Sport Z

Trautmann- Bouchet.

Au palmarès des constructeurs de 1950 à 1971:

7 victoires: Alfa Romeo.

3 « : Alpine.

2 « : Austin- Healey.

1 « : BMC, BMW, Denzel, Jaguar, Porsche, Lancia.



La TZ2 est une version encore plus radicale que sa devancière. Jonglant avec les règlements GT et Sport en vigueur de 1965 à 1967, Autodelta équipe le moteur d'un carter sec qui permet de rabaisser l'ensemble sur lequel Ercole Spada va tracer l'un de ses chefs d'œuvre. La carrosserie sera fabriquée en fibre de verre; une fois le montage terminé, la balance indique 640 kg. Le moteur de 1.6 L développe juste un peu plus de 160 CV, soit un rendement digne des meilleurs motoristes. La plus belle victoire sera obtenue à la Targa Florio 1966 avec Bussinello-Todaro qui se placent sur la 3^{ème} marche du podium. Les engagements officiels se terminent en 1966 pour laisser place à un autre chapitre de l'histoire d'Alfa Romeo, celle des 33 à moteur central V8.

La fabrication de la carrosserie ne se fait pas chez Zagato, mais chez un sous-traitant spécialiste de la fibre de verre. Environ 10 TZ2 seront fabriquées. Durant la période des engagements officiels, elles portent toutes des plaques avec l'immatriculation «UD» rappelant les origines d'Autodelta alors située à Umberto Feletto, à côté d'Udine, capitale du Frioul.



En jaune, la version 1300 de la Junior Zagato produite à 1108 exemplaires. La 1600 sera éditée à 402 exemplaires de 1972 à 1974. Sa grande rivale, la Fulvia Sport sera la Zagato la plus diffusée avec un peu plus que 7000 unités.



L'activité de la Carrozzeria Zagato évolue en prenant une dimension industrielle avec le début de la production de la Lancia Fulvia Sport en 1965, puis de l'Alfa Romeo Junior Zagato en 1969. Commandée par la Direction d'Alfa Romeo, elle reprend la base du spider, avec l'empattement court de 225 cm. Ercole Spada va produire un dessin qui exploite à la fois le thème de la ligne en coin et celui du coda tronca. Il innove en traitant l'avant avec un large élément en plexiglas transparent abritant les 4 phares. Ce dessin va influencer les créations de Honda avec sa CRX apparue en 1983 et même le crayon de Giorgetto Giugiaro à Turin pour son Coupé Alfetta de 1974. En 1969, Ercole Spada quitte Zagato, en signant une décennie de créations au plus haut niveau du design automobile. Son parcours se poursuit chez Ford, BMW, puis retour en Italie chez Idea pour le dessin de l'Alfa Romeo 155.

Zones méconnues:

1934: 6C 2300 Pescara
Création de deux exemplaires en aluminium surnommés Siluro, pour la Scuderia Maremmana de Grosseto.

1937: 8C 2900 B
Spider caréné, recarrossé en Allemagne par Nowack.

1965: 4R Zagato
A l'initiative de la revue Quattroruote, édition d'une réplique de la 1750 de 1939.
92 exemplaires construits sur une base de Giulia TI

1983: Zeta 6
Proposition pour un coupé basé sur la GTV 6, concurrent de la Delphino dessinée chez Bertone.

1984: Alfetta 2.0i
Réalisation d'un break.

1993: 155 TI Z
Développée par la société SZ Design de Luca Zagato, fils de Gianni, elle parvient à vendre au Japon une vingtaine d'exemplaires de ce modèle.

Chapitre 5: Place aux matériaux composites.

En 1987, les Centro Style de Milan et Turin, agissant sous le contrôle de Fiat, sont mis en concurrence pour proposer chacun un Coupé Alfa Romeo qui doit repositionner de façon convaincante la marque. C'est finalement la proposition de Turin qui est retenue pour son originalité, qui ne laissera personne indifférent. Zagato devra assurer le montage des éléments en Modar, tous de couleur rouge, qui sont collés directement sur la coque en acier.

La présentation a lieu en mars 1989 au Salon de Genève en pleine période de spéculation sur les voitures exclusives.

Les commandes affluent, mais le rythme de production insuffisant et le climat économique maussade calmeront le jeu. Finalement, la production s'arrêtera à 1036 exemplaires qui ont atteint 2 buts: faire parler d'Alfa Romeo et remettre aux Alfistes une icône adulée et inconfondable.



La version RZ, pour Roadster Zagato, apparaît en 1992 au Salon de Paris; elle sera produite en 278 exemplaires. Les coupés et les cabriolets ont été engagés en course sur circuit lors d'épreuves organisées dans le cadre du SZ-RZ Trophy, notamment en ouverture du Grand Prix de Monaco 1993. Alfa Romeo ne donnera aucune suite à cette série exclusive, car un nouveau modèle de coupé et cabriolet sortira au Salon de Paris en 1994. C'est le projet 916 à traction avant dessiné cette fois par Pininfarina. Un cap économiquement difficile sera passé avec l'apport de nouveaux investisseurs et en renouant les liens historiques avec Aston Martin.



Chapitre 6: Les années 2000, vers l'exclusivité, tous azimuts.



La troisième génération prend la direction de l'entreprise dirigée par Andrea Zagato et son épouse Marella Rivolta. Ils retissent les liens établis avec les grandes marques afin de proposer des solutions dites de «continuation», démarche exigeante et faite ici avec tous les talents reçus en héritage.

En plus du secteur automobile, le Studio Zagato Total Design collabore dans le développement des trains. Ci-dessous, l'Alfa TZ3 Stradale, véritable serpent de terre animé par le V10 Dodge Viper et produit à 9 exemplaires; elle succède à l'unique TZ3 Corsa munie du V8 Alfa Romeo. Continuez à nous z'étonner...!

Depuis 100 ans, l'approche conceptuelle et la résolution des détails font la force de Zagato.

En plus, ils sont parfaitement intégrés à l'ensemble.



Texte et photos: Antoine Kohler



SORTIE DE 3 JOURS EN ALSACE DU 14 AU 16 SEPTEMBRE



Rendez-vous a été pris au Restoroute du Grauholz près de Berne avec les 20 participants à ce périple de 3 jours en Alsace. Les Alfa Romeo sont rutilantes et les équipages prêts. Nous avons la joie d'accueillir Maurizio et son fils pour leur premier contact avec les membres du Registre.

Notre but initial est à Bâle pour la visite du Musée Jean Tinguely. Les nombreux mobiles et sculptures, bizarres parfois, ingénieuses souvent, créés par cet inconditionnel supporter et ami du pilote Jo Siffert, ont surpris tout le monde. Vers 12h30 nous nous sommes déplacés au Restaurant du Panthéon et même si le repas sur la terrasse fut rassasiant, l'intérêt pour nous tous était plutôt dans les nombreuses voitures exposées au sein de ce Musée itinérant.

Dans l'après-midi, départ pour Colmar, épicerie de ces 3 jours, afin de prendre possession de nos chambres à l'hôtel « Roi Soleil Prestige ». Mais pas le temps de nous reposer, car nous sommes attendus au centre de Colmar pour une balade en barque sur le canal qui sillonne la ville, navigation agrémentée par les blagues incessantes de notre guide-pilote ! Le repas du soir dans un endroit sympathique fut animé de belles discussions.

Au matin du 2^{ème} jour, les amis alsaciens du **Club Alfa Romeo Cœur de Trèfle** étaient bien là, emmenés par Fabrice (le Président) et Christian (grand Alfiste devant l'Éternel!). Un road book est remis à chacun car le programme de la journée a été entièrement concocté par eux. Nous nous laissons surprendre et il faut dire que la promenade fut belle. Certes, elle a été «alimentée» par un super repas, une dégustation de vin alsacien ou encore par des paysages magnifiques, mais surtout, par une formidable surprise pour l'apéritif... Imaginez une bonne vingtaine d'Alfa Romeo alignées au bord d'un lac, une grande table dressée avec boissons et bien sûr Kougelhopf, et d'autres passionnés de voitures italiennes qui nous attendaient. Une fois toutes les voitures en place, nous avons pu partager pendant un long moment et constater que quand la passion nous unit, il n'y a plus de frontières... La photo finale devant l'usine Bugatti de Molsheim témoigne de l'ambiance de cette rencontre.

Après cette journée riche en émotions, il était normal d'entamer la soirée avec... une choucroute royale! C'est dans un restaurant à la décoration atypique qu'elle nous fut servie, si copieuse qu'un seul d'entre nous put finir son assiette...

Pour le 3^{ème} jour, j'avais choisi un mixte entre l'Alsace et l'Argentine... Le court déplacement de Colmar à Mulhouse se passa sans encombre et tous ensemble nous arrivâmes au Musée de la «Cité de l'Automobile» pour une visite commentée. Et là encore nous avons eu de la chance, car notre guide était tout simplement passionnant, multipliant les explications et les anecdotes sur Bugatti, marque au combien prestigieuse et adversaire coriace des Alfa Romeo dans les années 30 et 40, de la Royale jusqu'à la nouvelle Divo, en passant par les fameuses Type 35 ou 59. Car évidemment les 450 voitures de toutes marques qui s'offrent à nos yeux, toutes dans un état remarquable, suscitent l'admiration. Même si l'histoire de cette collection ne fut pas toujours rose...



Un autre intérêt, c'est forcément pour nous les quelques Alfa Romeo que les frères Schlumpf ont su réunir... Car il faut bien le dire, ici aussi il y a de l'exceptionnel! Entre la 12 C (moteur 12 cylindres) du pilote suisse Peter Dätwyler, la 8C 2900 B, la 8C 2300 Cabriolet carrossée par le Suisse Graber, la 8C 2600, la 6C 1750 et enfin la plus intrigante de toutes, l'incroyable coupé 8C 2900 A, recarrossé à plusieurs reprises.

Afin de nous remettre de nos émotions, le nouveau restaurant «Le Fangio» nous accueille avec sa cuisine argentine, chère à celui qui a été sacré 5 fois Champion du Monde (1951-54-55-56-57!) avec 4 marques de voiture différentes... dont Alfa Romeo, avec l'Alfetta Tipo 159 en 1951 (victoire également au GP de Suisse).

Le retour en Suisse se fera avec une petite halte près d'Egerkingen afin de prendre une dernière collation avant de nous quitter. Sympathique moment que certains ont failli louper à cause de la consommation de leur bolide plus conséquente que prévue...

Je remercie chaque participante et participant, non seulement pour m'avoir fait confiance pour l'organisation de cette sortie, mais surtout pour la bonne humeur qui a régné au cours de ce long week-end alsacien.

Yves Badan



LE NOËL DU REGISTRE UN SUCCÈS RENOUVELÉ !

Pour la 3^{ème} année consécutive, s'est tenu à La Longeraie le souper de Noël du RSAR que j'ai eu le plaisir d'organiser avec la complicité de Patrick Ray, spectaculaire magicien tout droit venu de Haute-Savoie. A l'apéritif déjà, le ton était donné. Sous des yeux ébahis, à quelques centimètres, un portefeuille prend feu et les bagues se retrouvent prisonnières d'un porte-clefs...

Cette magnifique soirée interactive, placée sous le signe de l'humour et de la convivialité, s'est poursuivie avec une succulente fondue bressane où les 34 participants se sont vus offrir de jolis pots de confiture maison. Repas entrecoupé de grande illusion et de pickpocket qui n'ont pas manqué d'impressionner l'assemblée parfois dubitative. En effet, il n'est pas commun de voir léviter une table ou encore un homme défiant les lois de l'apesanteur et se retrouvant « assis dans le vide ».

Sans oublier les troublants numéros de mentalisme qui auront certainement convaincus les plus sceptiques. Les membres, soulagés d'avoir récupéré leurs biens adroitement subtilisés, semblent avoir plus qu'apprécié cet intrigant et passionnant moment de partage.

Notre Président clôture la soirée en remerciant les personnes présentes, l'excellent animateur ainsi que votre serviteur.

Marc Beuchat



CALENDRIER DES SORTIES DU RSAR EN 2020



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Samedi 29 février | Organisation: Comité

JOURNÉE TECHNIQUE

Samedi 14 novembre | Organisation: Comité

1^{ère} SORTIE DU PRINTEMPS

Samedi 18 avril - A déterminer
Organisation: Comité

REPAS DE NOËL / FIN D'ANNÉE

Samedi 5 décembre - Lieu à déterminer
Organisation: Comité

2^{ème} SORTIE DU PRINTEMPS

Dimanche 24 mai - A déterminer
Organisation: Comité

HORS RSAR: CONCOURS D'ÉLÉGANCE SUISSE 110 ANS D'ALFA ROMEO

19-21 juin - Château de Coppet

SORTIE D'ÉTÉ

Samedi 27 et dimanche 28 juin - A déterminer
Organisation: Comité

HORS RSAR: OLLON-VILLARS

Samedi 22 et dimanche 23 août

SORTIE D'AUTOMNE

Samedi 19, dimanche 20 et lundi 21 septembre
Probablement: Italie | Organisation: Comité



Les stamms 2020: Tous les derniers jeudis du mois (sauf en avril, novembre et en décembre).

Mois	Date	Région	Lieu	Local / Restaurant	Responsable
Janvier	30	La Côte	Bassins	Garage Bandieri	R. Bandieri
Février	27	Lausanne	Morges	Tennis	Y. Badan
Mars	26	Chablais	Aigle	L'Usine	A. Kohler
Avril	30	Nord vaudois / Neuchâtel	Grandson	Cercle de la Voile	M. Beuchat
Mai	28	La Broye	Romont	La Poularde	F. Imbastaro
Juin	25	La Côte	Bassins	Garage Bandieri	R. Bandieri
Juillet	30	Lavaux	Chexbres	Rest. du Golf de Lavaux	Ph. Cornu
Août	27	Chablais	Aigle	L'Usine	A. Kohler
Septembre	24	Nord vaudois / Neuchâtel	Grandson	Cercle de la Voile	M. Beuchat
Octobre	29	Gros de Vaud	Chavornay	Le Petit Corbeau	J.- F. Schwarz

LA BOUTIQUE

DES CADEAUX À RE-DÉCOUVRIR!

Avec plus de 150 polos, t-shirts, chemises, gilets, vestes et polaires la boutique du RSAR regorge d'idées de cadeaux. Blanc, rouge, noir, vous n'avez qu'à choisir... mais pourquoi choisir ?

Sans oublier les autocollants et logos à coudre, les porte-clés, les casquettes et les couteaux suisses, sans lequel nul ne devrait s'aventurer dans une sortie du Registre. A petit prix, n'hésitons pas à faire plaisir, pour moi ou pour toi! Pour toute question ou commande, n'hésitez pas à contacter notre site :

www.rsar.ch





Registre Suisse

www.rsar.ch



6C 2300 cabriolet Worblaufen,
Fritz Ramseier & Cie, 1938
(Carrosserie Nyffeler, Bulle)



Alfa Romeo 6C 2300
Cabriolet Worblaufen
Fritz Ramseier & Cie.
1938
6 Zylinder, 2300 cm³
Wir danken der
Carrosserie Nyffeler, Bulle
für die Leihgabe