



## Bulletin d'Informations aux Membres

Chapitre VI – Janvier 2008

### LE MOT DU BUREAU

Cher(e)s ICCistes,

C'est avec une fierté peu dissimulée que je regarde le bilan de cette année écoulée. 2007 aura été riche en (heureux) événements à plusieurs titres. Nous avons en effet été capables de vous proposer une manifestation par mois entre la période de mars à octobre, avec les succès que vous connaissez pour y avoir amplement participé. Et nous avons pu clôturer ce calendrier par un feu d'artifice d'élégance qui marqua de nombreux esprits, le 21 octobre dernier lors de la manifestation dédiée aux 35 ans de la Lancia Beta, lorsqu'une quarantaine d'autos étaient concentrées dans le parc du Château de Savigny les Beaune (voir photos plus bas).

Il n'est malheureusement pas possible, même à nous membres du bureau, de participer à toutes ces manifestations. Aussi et ce depuis un mois, un Album Photo est à votre disposition sur le site Internet de l'Italian Cars Club, retraçant l'ensemble des rencontres organisées par le club depuis 2003.

Un calendrier prévisionnel du programme de l'année 2008 est déjà disponible. Qui dit prévisionnel dit évolutif, donc avis à ceux qui souhaiteraient y apporter leur contribution.

Toujours à l'heure des bilans, vous trouverez joint à ce B.I.M. une balance comptable vous présentant les comptes de notre association concernant l'année 2007. Ce droit de regard essentiel dans notre relation de confiance met en évidence une croissance des charges administratives, représentant près de 40% de notre budget cotisations. Cette forte hausse s'explique notamment par la création du B.I.M. et par sa distribution.

Entrent également en compte les nombreux mailings effectués à l'occasion de la préparation de nos manifestations, pour sensibiliser ou informer les nombreux contacts accumulés lors de salons ou anciennes sorties.

Nous souhaitons attirer votre attention sur le fait que sans l'aide de bon nombre de membres, le résultat comptable de notre exercice serait bien différent. Par exemple, tous les adhésifs imprimés cette année ont été offerts par Jérôme Molineris et les B.I.M. trimestriels ont été édités gracieusement par divers soutiens.

C'est pour ces raisons, et pour assurer une plus grande dépendance financière du club, que nous avons décidé de retourner à une cotisation équivalente à celle de 2006, soit 25 €.

Petite nouveauté cette année pour toute demande d'adhésion effectuée avant le 31 mars, et pour un surcoût de 5 euros, nous vous retournerons courant avril le t-shirt 2008 de l'Italian Cars Club. Pensez-y.

Enfin, nous ne pouvons clôturer cette année 2007 sans remercier tous ceux qui ont contribué, participé ou tout simplement organisé les différentes manifestations ou actions de notre club. Merci encore mille fois.

Tout le Bureau et ses proches se joignent à moi pour vous souhaiter une Bonne et Heureuse Année 2008. Du Bonheur, la Santé et merci de nous renouveler votre confiance.

Passionnément

Alexandre FEDELE  
Président de l'Italian Cars Club



**AutoModelsCars**  
20 cours d'herbouville  
69004 (Lyon 4ème)

Tel : 04.78.30.67.64

Notre ami Robert Tavet (alias le bob) se lance dans une nouvelle aventure en ouvrant un nouveau magasin de miniature sur Lyon (qui fera aussi de la vente par correspondance).  
Il vient tout juste de commencer, mais ça promet d'être un lieu convivial et de rencontres pour tous les passionnés d'autos et de miniatures.  
Un partenariat a été mis en place entre les membres de l'ICC et son magasin.  
Contactez le de notre part, accueil garanti !

### CALENDRIER PREVISIONNEL DES MANIFESTATIONS 2008 DE L'ITALIAN CARS CLUB

**28 – 29 – 30 Mars 2008 : Avignon Motor Festival** – Localisation : Vaucluse – Type : Salon

**20 Avril 2008 : La Boucle Melunaise** – Localisation : Seine-et-Marne – Type : Balade sur Road Book

Contact : Raphaël D'HAHIER (Rafalfa) : 06.86.55.94.29

**8 Mai 2008 : Ronde Cévenoles** – Localisation : Gard – Type : Balade sur Road Book

Contacts : Alexandre FEDELE : 06.89.94.74.27/Jérôme NIEDDU : 06.80.48.87.74

**18 Mai 2008 : Giornata** – Localisation : Château d'Arlay (39) – Type : Exposition & Ballade sur Road Book

Contacts : Alexandre FEDELE : 06.89.94.74.27/Jérôme NIEDDU : 06.80.48.87.74

**Juin 2008 : Challenge Karting et Virages de Bel Air** – Localisation : Hérault – Type : Karting & Balade sur Road Book

Contacts : Alexandre FEDELE : 06.89.94.74.27/Jérôme NIEDDU : 06.80.48.87.74

**11 – 12 – 13 Juillet 2008 : Le Mans Classic** – Localisation : Sarthe – Type : Exposition

Contacts : Alexandre FEDELE : 06.89.94.74.27/Jérôme NIEDDU : 06.80.48.87.74

**Août 2008 : Paris By Night** – Localisation : Paris (75) – Type : Ballade touristique en jeu de piste

Contacts : Mathias SOUBZMAIGNE : 06.81.68.12.87/Raphaël D'HAHIER (Rafalfa) : 06.86.55.94.29

**Septembre 2008 : Journée Nationale ICC** – Localisation : Rhône-Alpes – Type : Balade sur Road Book

Contacts : Fred MARCHETTI : 06.17.81.21.30/Alexandre FEDELE : 06.89.94.74.27

**Octobre 2008 : Giornata Beta & Classica** – Localisation : Puy de Dôme – Type : Exposition & Balade sur Road Book

Contacts : Alexandre FEDELE : 06.89.94.74.27 Jérôme NIEDDU : 06.80.48.87.74

# Autobianchi A112 : Histoire et Caractéristiques

En prévision du remplacement des 600 et 850, Fiat se fixe pour objectif en fin 1965 de réaliser une auto moderne, en rupture totale avec ses devancières (ligne, moteur à l'avant, encombrement réduit), capable de rivaliser avec la bienveillante MINI. Cette auto a pour nom de code X1/2.

L'auto sera déclinée sous deux carrosseries quelques peu différentes, l'une badgée Fiat (la 127) et l'autre Autobianchi (l'A112).

Dessinée par le Centro stile Fiat, l'A 112, est présentée au Salon de Turin 1969. Dans la pure tradition de la marque s'est bien entendu une traction avant avec moteur transversal. Lors de son lancement elle est équipée d'un moteur 903 cm<sup>3</sup>, dérivé du moteur de la Fiat 850, d'une puissance de 44 cv et d'une boîte à 4 vitesses.

Carlo Abarth ne tarde pas à s'intéresser à la mécanique de ce modèle, en vue de son engagement en compétition, pour assurer la succession des modèles dérivés des Fiat 600 et 850. Au moment du rachat de l'entreprise Abarth, Fiat reprend à son compte l'idée d'une A 112 poussée, même si la perspective est différente : il s'agit de concurrencer la Mini Cooper, en s'adressant à une jeune clientèle.

Fin 1971, est ainsi présentée, en même temps que la version cossue Elegant, une version Abarth de 58 chevaux.

En 1975 (3e série), une Abarth « 70 HP » vient épauler la version 58 HP, retirée avec la 4e série (1977) ; Chardonnet (distributeur de la marque en France) a usé de son influence et l'ingénieur Lampredi a accepté d'offrir une grande sœur à l'Abarth 58 HP. Contrairement à la 58 HP dérivée du moteur d'origine, la 70 HP va bénéficier d'un véritable travail de fond et permettre de transformer son Abarth en véritable voiture de course. Peu avant la présentation de la 5e série (1979), l'Abarth reçoit une boîte de vitesses à cinq rapports et l'allumage électronique. Au fil des années, l'A 112 va connaître plusieurs facelifts, marqués par un recours croissant au plastique, tout en bénéficiant d'un équipement amélioré.

Au total, quelques 1 245 274 Autobianchi A112 seront construites jusqu'en 1986, la version Abarth étant, quant à elle, arrêtée en 1985. Lancia-Autobianchi présenteront la remplaçante de l'A112 au salon de Genève de 1985, elle aussi une voiture révolutionnaire : l'Y10.



Autobianchi A112- série 4 – 1977



Autobianchi A112 Junior – série 7 - 1984

## LES RECETTES DE TITI

### Spaghetti à la Roquette (4 personnes)

Lavez la roquette (500g), épluchez 2 gousses d'ail et émincez une tranche de poitrine nature. Préparez l'eau salée pour la cuisson des spaghettis (400g). Dans une poêle avec 2 cuillères à soupe d'huile d'olive, faites revenir la poitrine avec l'ail, 1 petit piment rouge, lorsque celle-ci devient croquante dégraissez avec du vin blanc.

Plongez la roquette pendant 1 minute dans l'eau bouillante et passez-la à l'eau froide. Faites cuire les spaghettis dans l'eau de la roquette, retirez les à dente. Dans la poêle à feu vif, versez une louche d'eau de cuisson des pâtes, ajoutez la roquette, 2 cuillères à soupe d'huile d'olive, les spaghettis, poivrez, salez et mélangez pendant quelques minutes, saupoudrez de parmesan et servez sur une assiette chaude.

Au total, l'A112, toutes versions confondues, sera déclinée en sept séries. Voici un rapide descriptif pour les distinguer :

- La première version de l'A112 n'était disponible qu'avec un seul moteur de 903 cm<sup>3</sup>, d'origine Fiat, le même qui restera en version de base jusqu'à la disparition du modèle en 1986. En 1971 la gamme fut élargie avec les versions E, mieux finie et Abarth. L'A112 Abarth de 1ère série (octobre 1971) possède des pare-chocs inox et de nombreux éléments de carrosserie de couleur noir mat (capot, panneau arrière, entourages de roues et bas de caisse) ; sa calandre se caractérise par une décoration spécifique avec deux fausses prises d'air et un entouragement chromé ; l'Abarth reçoit aussi des badges spécifiques (Abarth et Autobianchi-Abarth). L'Abarth bénéficie d'une présentation plus sportive et d'un équipement plus complet que la version de base. Elle reçoit des sièges enveloppants à appuis-tête incorporés, un volant à trois branches métalliques ajourées, un tableau de bord noir mat avec un monogramme Abarth et une instrumentation qui s'enrichit d'un compte-tours, d'un voltmètre, d'un thermomètre de température d'huile et d'un manomètre de pression d'huile.

- Sur la 2e série, la calandre de l'Abarth perd son entouragement chromé et les pare-chocs sont en plastique noir. Les badges sont différents et, à côté de la version sportive bicolore, rouge et noire, apparaît une version à carrosserie monochrome. Sur la 2e série apparaissent également de nouveaux sièges, munis d'appuis-tête réglables et également disponibles avec un revêtement en tissu écossais sur les versions, ainsi qu'un rembourrage de tableau de bord. Les cadrans auxiliaires sont placés verticalement sur une console centrale. Les versions « non Abarth » voient leur puissance moteur portée à 47 cv

- Sur la 3e série, les feux arrière (intégrant ceux de recul) et les grilles de panneaux de custode sont agrandis. Les cadrans auxiliaires sont replacés à l'horizontale sur le tableau de bord, tandis que la version 70 HP reçoit un nouveau volant à deux branches. Les sièges sont identiques, mais ne sont plus disponibles qu'en skaï noir.

- La 4e série reçoit des feux arrière plus allongés, une calandre qui englobe les phares, de nouveaux clignotants avant, de nouveaux répétiteurs d'ailes avant, de nouveaux pare-chocs (sans baguette chromée), ainsi que des bandes latérales de protection ; le toit est rehaussé de 2 cm. Le capot noir est en option sur les Abarth. On y trouve aussi un tableau de bord plus massif, avec une instrumentation carrée, un antivol de direction, un emplacement radio dissimulé sous un couvercle et une boîte à gants. Les sièges reçoivent un revêtement mixte en velours et skaï, tandis que les contre-portes sont modifiées et munies de porte-cartes.

- La 5e série reçoit une nouvelle calandre, descendant jusqu'au pare-chocs, de nouveaux feux arrière encadrés par un bandeau noir, des pare-chocs plus enveloppants, des entouragements de roues en plastique noir, des protections de bas de caisse plus volumineuses, de nouveaux monogrammes ; les badges Abarth disparaissent et les répétiteurs de clignotants sont déplacés vers l'arrière. L'intérieur de la 5e série n'évolue guère que sur des détails (rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur par exemple).

- Sur la 6e série, les pare-chocs sont plus hauts et intègrent les feux de position à l'avant ; les grilles de custode sont couleur carrosserie, les feux arrière inédits, de même que les roues (en acier ou en alliage léger). Elle reçoit également une nouvelle sellerie avec des appuis-tête ajourés, ainsi qu'une instrumentation plus fournie (montre électrique, économètre).

- Enfin, la 7e série reçoit des phares longue portée intégrés au pare-chocs avant, des clignotants de couleur blanche, une antenne radio, un bandeau rouge à l'arrière, entre les feux, ainsi qu'une bande décorative sur les flancs. Les sièges sont de nouveaux modifiés, et le graphisme de l'instrumentation est revu avec un éclairage rouge.

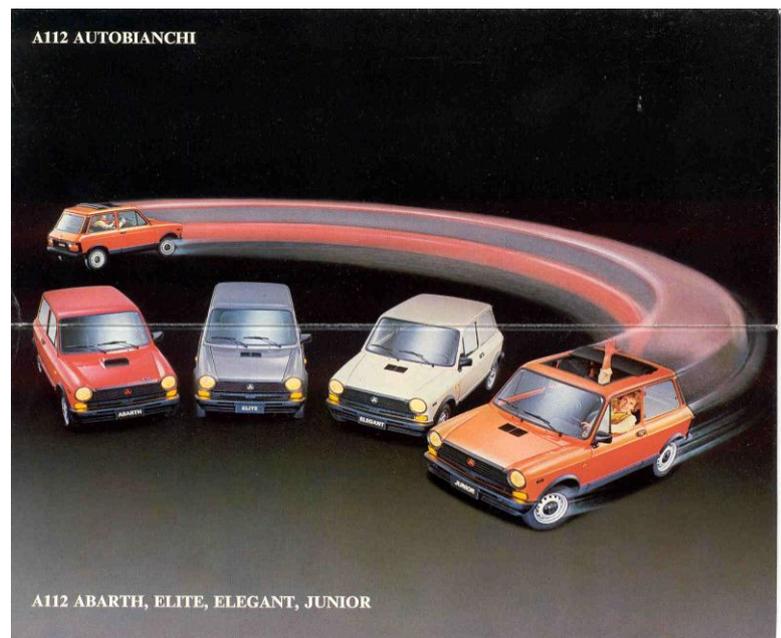


**Vous vous sentez l'âme d'un rédacteur, vous souhaitez faire paraître un article bien particulier, vous avez des questions ou des suggestions à nous transmettre, le B.I.M. a besoin de vous !**

## A112 AUTOBIANCHI

### VERSIONS

- **I série 1969 - 1973**
  - normale - 903 cm<sup>3</sup>, 44 CV.
  - E - finition luxueuse - 903 cm<sup>3</sup>, 44 CV - 1971-1973
  - Abarth - 982 cm<sup>3</sup>, 58 CV. - 1971-1973
- **II série 1973 - 1974**
  - Normale - 903 cm<sup>3</sup>, 47 CV.
  - E - 903 cm<sup>3</sup>, 47 CV.
  - Abarth - 982 cm<sup>3</sup>, 58 CV.
- **III série 1974 - 1977**
  - Normale - 903 cm<sup>3</sup>, 47 CV, réduits à 42 en 1975.
  - E - 903 cm<sup>3</sup>, 47 CV.
  - Abarth - 982 cm<sup>3</sup>, 58 CV. ou 1050 cm<sup>3</sup>, 70CV.
- **IV série 1977 - 1979**
  - normale - 903 cm<sup>3</sup>, 42 CV
  - E - 965 cm<sup>3</sup>, 48CV.
  - Abarth - 1050 cm<sup>3</sup>, 70CV.
- **V série 1979 - 1982**
  - Junior - 903 cm<sup>3</sup>, 42 CV
  - Elegant - 965 cm<sup>3</sup>, 48CV.
  - Elite - 965 cm<sup>3</sup>, 48CV.
  - Abarth - 1050 cm<sup>3</sup>, 70CV.
- **VI série 1982 - 1984**
  - Junior - 903 cm<sup>3</sup>, 42 CV
  - Elite - 965 cm<sup>3</sup>, 48CV.
  - LX - 965 cm<sup>3</sup>, 48CV.
  - Abarth - 1050 cm<sup>3</sup>, 70CV.
- **VII série 1984 - 1986**
  - Junior - 903 cm<sup>3</sup>, 42CV.
  - Elite - 965 cm<sup>3</sup>, 48CV (jusqu'en 1985).
  - LX - 965 cm<sup>3</sup>, 48CV (jusqu'en 1985).
  - Abarth - 1050 cm<sup>3</sup>, 70CV (jusqu'en 1985).



A112 ABARTH, ELITE, ELEGANT, JUNIOR

*Ce Bulletin d'Informations aux Membres est le lien entre tous les adhérents de l'I.C.C. Il peut accueillir tout type d'article en rapport avec votre Club.*

*La rédaction du B.I.M. attend vos messages sur :*  
[bim@italian-cars-club.com](mailto:bim@italian-cars-club.com)



Le dimanche 21 octobre 2007, au Château de Savigny les Beaune (21), la Lancia Beta était à la fête. L'Italian Cars Club et la Squadra Beta organisaient en effet une manifestation pour célébrer les 35 ans de la Beta, en compagnie de nombreuses automobiles italiennes.

Plus d'une quarantaine d'automobiles italiennes était réunie pour l'événement, dont 22 Lancia Beta. Un succès donc pour cette première manifestation de la Squadra Beta, qui en appellera sûrement beaucoup d'autres.

Nous remercions tout particulièrement **Lancia France** et **BPS Racing** pour leurs soutiens, Michel Pont pour l'accueil au sein de son château, et ceux qui ont participé de près ou de loin au bon déroulement de cette manifestation. Merci également aux participants de s'être déplacés pour rendre hommage à la Lancia Beta.

