



# Bulletin d'Informations aux Membres

Chapitre VII – Avril 2008

## LE MOT DU BUREAU

**C**her(e)s ICCistes,

Ce doux printemps fait son retour (comme chaque année me direz vous), et nos autos se préparent à reprendre la route, en notre compagnie j'espère. Cette année encore, nous avons l'embaras du choix pour dégourdir méninges et cylindres. Si vous regardez de plus près le calendrier de nos sorties, la Boucle Melunaise s'est déroulée le week end dernier, remportant un franc succès (liste des inscrits clôturée avant même la parution des bulletins de participation), et le mois de mai s'annonce bien chargé.

Le 8 Mai, Laurence et Marco nous accueilleront dans leurs Cévennes natales pour la première Ronde Cévenole (il reste très peu de places disponibles), le 18 mai nous serons attendus dans le Jura pour assister à la 6<sup>ème</sup> édition de la Giornata au Château d'Arlay (plus grand rassemblement d'engins motorisés italiens en France), alors qu'entre ces deux manifestations se dérouleront les Jours Lancistes Internationaux à Super Besse, organisés par nos confrères de la Scuderia Lancia Integrale (auxquels tous les ICCistes sont conviés). Bref, si votre auto ne prend pas l'air durant ce mois de mai, c'est que vous l'aurez fait exprès !

Les 28, 29 et 30 mars, nous avons eu l'honneur de représenter votre club lors du Motor Festival d'Avignon. Un salon qui mérite d'être connu, et vous avez été très nombreux à venir à notre rencontre (parfois de très loin), merci pour ces attentions et ces témoignages d'amitiés. Nous y exposions une bien rare (et méconnue) Lancia Gamma berline 2500ie et la Lancia Beta Coupé 1800 HF aux couleurs Cinzano ayant participé à l'édition 2008 du Montecarlo Historique. Nous jonglions ainsi avec de biens jolis contrastes, qui attirèrent de nombreux curieux (dont Monsieur Jean Louis Clarr). Merci à Philippe (Gammaphil) et à Aymé pour la mise à disposition de leurs très belles autos. Deux Lancia exposées, c'est une drôle de représentativité me direz vous pour un club multimarques comme le notre. Notre premier choix aurait été de présenter une Lancia et une Autobianchi, mais à défaut de voitures disponibles Aymé s'est gentiment proposé. De plus, nous devions disposés d'un stand d'une plus grande envergure, partagé avec le Fiat Club de France. Mais ces derniers ont eu à la mauvaise surprise de constater à leur arrivée sur Avignon (en provenance de Paris) que leur demande de stand n'avait pas été prise en compte, d'où un isolement au fin fond d'un hall mal disposé... Dommage car en plus de l'absence de leurs sympathiques représentants, les jolies Fiat 500 et 1500 berline emmenées auraient trouvées toutes leurs places à nos cotés... En espérant que ce ne soit que partie remise.

Avant de vous laisser avec ce B.I.M. 7<sup>ème</sup> du nom, nous voulions vous signaler que les t-shirts 2008 sont en cours d'impression et devraient arriver dans vos boîtes aux lettres d'ici la fin du mois. La Squadra Beta, par le biais de son tout nouveau membre Barnabé Quere (Delta49), vient de démarrer sa première reproduction de pièces détachées (jeu de bagues de tringlerie de boîte de vitesse pour Lancia Beta); plus d'informations pour les intéressés prochainement sur notre site Internet. Robert (le bob) et Georges (giorgio04) ont entamé les reconnaissances pour la Journée Nationale qui se déroulera en septembre. Le choix des restaurants semblent déjà arrêtés !

Bonne lecture, et à bientôt sur les routes.

Passionnément

Alexandre FEDELE  
Président de l'Italian Cars Club

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

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

Contacts : Alexandre FEDELE : 06.89.94.74.27

**18 Mai 2008 : Giornata** – Localisation : Château d'Arlay (39) – Type : Exposition

Contacts : Alexandre FEDELE : 06.89.94.74.27

**27/28 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

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

Sarthe – Type : Exposition

**Août 2008 : Paris By Night** – Localisation : Paris (75) – Type :

Ballade touristique en jeu de piste

Contacts : 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

**Octobre 2008 : Giornata Beta & Classica** – Localisation : Puy

de Dôme – Type : Exposition & Balade sur Road Book

Contacts : Alexandre FEDELE : 06.89.94.74.27

### LES RECETTES DE TITI

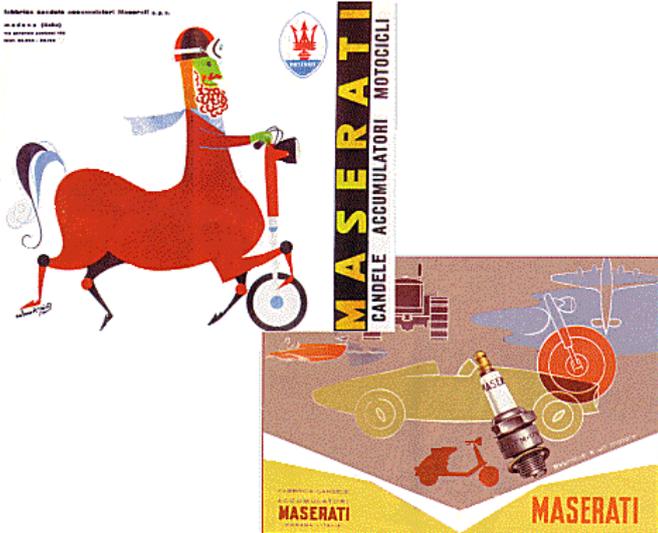
#### Orechiette aux fèves et à la ricotta (4 personnes)

Faites dorer légèrement 1 oignon coupé finement dans une casserole avec un demi verre d'huile d'olive. Rajoutez les fèves fraîches (200g) et laissez frire quelques minutes. Puis rajoutez un verre de vin blanc. Recouvrir et laisser cuire lentement. Rajoutez si nécessaire encore un peu d'eau ou de vin si le contenu de la casserole s'est évaporé.

Quand les fèves sont bien cuites, rajoutez les pâtes (300g) cuites en parallèle al dente (orechiette de préférence). Chauffez le tout ensemble en y mélangeant 1 pot de ricotta fraîche afin que les pâtes prennent toute la saveur. Poivrez et mélangez pendant quelques minutes, servez sur une assiette chaude et saupoudrez de parmesan.



# MASERATI, PAS QUE DES VOITURES...



Monter le stand de l'I.C.C. lors du Motor Festival d'Avignon offre quelques avantages, dont celui de découvrir les véhicules exposés avant tout le monde. Et quelle ne fut pas ma surprise de trouver sur le stand de nos confrères du Maserati Club de France deux très rares motos portant la marque du Trident. Un approfondissement les concernant était de circonstance... Mais avant d'aborder l'histoire de ces deux roues, une piqûre de rappel concernant la genèse de la marque est nécessaire. L'histoire de Maserati est avant tout une histoire de famille et de passion pour la course automobile. Des sept frères Maserati, tous nés à la veille du XXe siècle, cinq d'entre eux furent impliqués dans la conception, la réalisation ou encore le pilotage de ces voitures frappées du célèbre trident. Même Mario, l'artiste de la tribu, dessina le fameux emblème de la marque.

Carlo, l'aîné, fut le premier à se lancer. Il fabriqua des vélos, puis des motos et enfin devint pilote d'essai chez Fiat et Isotta Fraschini. Il se tua en course en 1910, mais la fratrie ne tarda pas à prendre le relais. Alfieri et Ettore, engagés en 1922 par la firme Diatto qui voulait s'impliquer en course, réalisèrent une première voiture : la Type 20. Malheureuse en Grand Prix, la Diatto se révéla rapide et endurante en enlevant son premier gros succès aux 24 Heures de Monza, en 1924. La seconde voiture, une 2 litres à moteur 8 cylindres, conçue par Alfieri, fut moins brillante, et son échec conduisit Diatto à se retirer de la course. En 1926, les deux frères décidèrent de construire leur propre voiture de course. Elle fut développée sur la base de la Diatto et prit l'appellation de Type 26. Ce fut la première "vraie" Maserati, qui devint vite la redoutable rivale des Bugatti. Le décès d'Alfieri, en 1932, fut une véritable tragédie, non seulement pour sa famille, mais aussi pour la firme, car il était le moteur de l'entreprise aussi bien sur le plan technique que financier. Bindo prend alors la direction, Ettore la direction technique, tandis que Ernesto assure la gestion financière. Ce dernier sera le maillon le plus faible de la chaîne et, cinq ans plus tard, les frères Maserati, malgré les succès en course, apparaîtront comme de bien piètres financiers. Ils seront alors obligés de céder le contrôle de la société à Adolfo Orsi, propriétaire d'un important groupe industriel à Modène.

Passionné de courses, mais peu au fait des problèmes spécifiques liés à l'automobile, Orsi a l'intelligence de faire signer un contrat de dix ans aux frères Maserati. Il s'assure ainsi de leur collaboration, intègre leurs compétences et se protège de la concurrence qu'ils n'auraient pas manqués de lui faire en reprenant leur liberté. L'expiration de ce contrat en 1947, suivie peu après de leur départ, marquera un tournant décisif dans l'histoire de la marque. Si la course est toujours la principale préoccupation de Maserati, les premières GT à vocation routière font leur apparition. Des débuts bien timides d'abord, avec des modèles encore très proches des voitures de compétition à peine civilisées par de grands carrossiers comme Pininfarina, Vignale, Touring ou Frua. En 1953, un nouveau cap est franchi avec une réorganisation totale de la société, désormais propriété exclusive de la famille Orsi.

Pendant la première guerre mondiale, Alfieri Maserati, ouvrit une usine de bougie d'allumage à Milan, qui fut ensuite transférée à Bologne en 1919. Ainsi, quand en 1937 la famille Orsi pris le contrôle de la marque Maserati, ils acquièrent également l'usine de fabrication de bougies du même nom. Cette activité annexe connut une forte croissance, notamment grâce à la fabrication de bougies pour motorcycle, ainsi qu'à une forte propagande publicitaire et au développement de nouveaux produits comme les batteries ou les ampoules. Maserati Automobili n'a jamais eu directement de lien, ni d'influence sur la conception ou la production de ces motos, et ce marché n'aurait jamais eu de réels effets positifs sur ses ventes automobiles. On sait juste que Maserati Automobili encourageait son réseau de distribution à organiser des courses de motos pour leurs clients.

Au début des années cinquante, le patrimoine industriel et financé de la famille Orsi fut partagé entre ses différents membres. Ainsi, Adolfo Orsi pris la tête de Maserati Automobili, Marcello Orsi récupéra les affaires de Fonderie de Modène, et la soeur Ida Orsi l'usine de bougie d'allumage Fabbrica Candele e Accumulatori Maserati.

Une erreur du notaire rédacteur des actes de partage permit à la Fabbrica Candele e Accumulatori Maserati de conserver l'utilisation du nom Maserati ainsi que de son logo.

Le besoin de moyens de transport bon marché se faisant ressentir en Italie, la Fabbrica Candele Accumulatori Maserati pris la décision d'entrer dans le champ de fabrication de moto. Réalisant le coût élevé de développer une moto en partant de zéro, la direction préféra intégrer à la firme un fabricant de moto existant déjà. Leurs attentions étaient tournées vers une petite usine bien établie sur Bologne, portant le nom d'Italmoto. En 1953, l'entente avec Giuseppe Migliori, actionnaire principal d'Italmoto, et la Fabbrica Candele Accumulatori Maserati fut trouvée, permettant le rachat de l'usine de Bologne.

La production de moto fut immédiatement transférée aux ateliers de Modène. Maserati se contenta au début de reprendre la fabrication des produits Italmoto, en intégrant seulement le logo au trident. Ainsi naquirent les Tipo 160/T4 (160cc à moteur 4 temps) et les 125/T2 ou 125/TV (125cc à moteur 2 temps). La compagnie développa en parallèle un nouveau département pour concevoir et produire leurs propres motos. Leur premier modèle, la L/125/T2, vit le jour en 1955, fortement influencée dans sa conception par l'allemande DKW. Puis suivirent de nouveaux modèles aux cylindrées différentes, variant de 50cc à 250cc.

Le succès initial de la compagnie dans ce domaine et un déclin dramatique dans la demande de ses batteries et bougies d'allumage ont forcé Maserati à concentrer ses efforts vers la production de moto et l'accent a été mis sur le secteur 50cc.

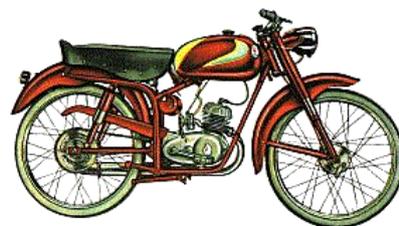
Les deux produits phares étaient alors, en 1956, le T2/U (U de l'italien UOMO, homme) et le T2/D (D pour DONNA, femme) se distinguant principalement par leurs armatures.

Arrivèrent ensuite deux modèles 125cc à quatre vitesses, les T2/TV et T2/M, et deux modèles 50cc à vocation sportive, les 50/T2/S et 50/T2/SS (surnommé Rospo, crapaud, à cause de sa ligne).

Les quatre premières années, la demande des motos Maserati était forte, avec des marchés fermement établis en Amérique du Sud, en Europe et en Afrique du Nord. Mais en 1957, le Groupe Orsi connut de lourdes difficultés financières. Il s'en suivit, par exemple, le retrait de Maserati en Formule 1. La situation empire brutalement au printemps 1958. Maserati est alors mise sous tutelle judiciaire au printemps et doit renoncer officiellement à toutes compétitions à la fin de l'année.

La concurrence sur le marché des motos se fit également ressentir avec des marques telles que Morini, MV Augusta, Benelli, Laverda, etc... Mais ce qui eu réellement un effet dramatique sur les ventes de motos, c'est l'arrivée des voitures bon marché de FIAT.

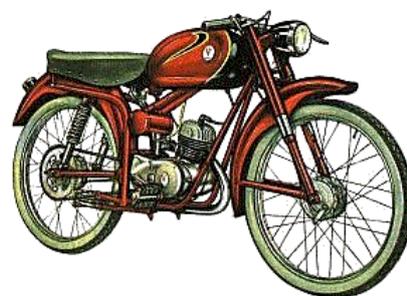
En 1960, les banques décidèrent finalement de liquider la Fabbrica Maserati Candele, Accumulatori e Moto, ce qui mit un point final à la production des motos Maserati. Malheureusement tous les actes officiels de production de motos de Maserati ont été perdus depuis. Voilà un résumé de ce qui reste encore connu les concernant.



Tipo 50/T2/U - Turismo Uomo



Tipo 50/T2/D - Turismo Donna



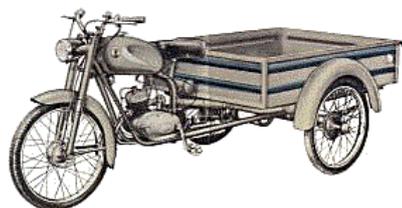
Tipo 50/T2/S - Sport



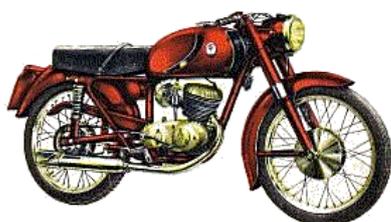
Tipo 50/T2/SS - Sport superbe



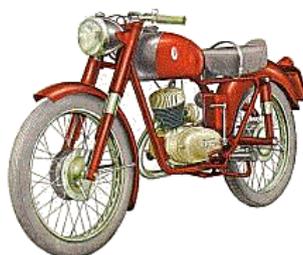
Tipo L/75/T2 - Turismo Lusso



Tipo 50/T2/MT - Ciclocarro



Tipo 125/GT/Super



Tipo L/125/T2 - Turismo Lusso



Tipo 250/T4 - Gran-Turismo Lusso



Tipo L/160/T4 - Turismo Lusso



PRODUCTION des MOTOS MASERATI de 1953 à 1960				
MODÈLE	Années de production	Cylindrée	Puissances en chevaux	Vitesses
125/T2	1953-1956	123 cc	4.8	3
160/T4	1953-1959	158 cc	7.5	4
125/TV	1953-1958	123 cc	6.0	4
160/T4/TL	1955	158 cc	7.5	4
125/T2/TL	1955	123 cc	4.8	3
175/T4/S	1955	175 cc	15.0	4
250/T4/GT	1955	246.2 cc	12.5	4
125/GTS	1957	123 cc	7.2	4
50/T2/U	1956	49.6 cc	2.4	3
50/T2/D	1956	49.6 cc	2.0	3
50/T2/S	1956	49.6 cc	3.0	3
50/T2/SS	1956	49.6 cc	3.0	3
L 75/T2	1958	74 cc	4.5	3
125/LE	1959	123 cc	5.3	3
50/T2/MT	1957	49.6 cc	2.0	2

## **BOUCLE MELUNAISE – 20 avril 2008 :** **« On s'était dit rendez-vous dans deux ans... »**

Deux ans, cela faisait deux ans que les franciliens de l'ICC attendaient cette journée avec impatience. D'une part car la première édition fut un franc succès et d'autre part parce qu'il s'agissait de la première sortie de l'année, après une si longue hibernation de nos italiennes. Le rendez-vous étant donc pris ce dimanche matin à Rubelles (77), même lieu, même heure qu'en 2006 : « on s'était dit rendez-vous dans deux ans ». Si la météo semblait capricieuse, les plus matinaux arrivèrent bien avant les 8H réglementaires. On y retrouve tous les habitués de la première heure, de nouvelles têtes mais aussi des équipages venus de loin, preuve s'il en est que les organisateurs (Raf, Jo et l'Alfamille) ont bien préparé leur coup.

A 9H, les premières autos s'élancent, toutes les deux minutes dans l'ordre alphabétique des marques, pour un premier périple de 80 Km afin de rejoindre la halte de la matinée où nous attendent café et gâteaux... Mais cette récompense se mérite : chaussée humide, chemins vicinaux tortueux, et surtout nos amis cyclistes sortis en nombre (ça devient une habitude). Le road book a beau être clair, cela n'empêche par certains de tourner en rond dès les premiers kilomètres. Arrivée à mi-parcours, certaines autos ne sont pas encore arrivées, d'autres n'arriveront jamais : tant pis pour la collation. On repart sous une pluie fine pour la deuxième boucle menant à Blandy les Tours, où le déjeuner nous attend. Toujours le même type de routes mais sans les cyclistes cette fois : la pluie les aurait effrayés ? On suit toujours le road book tout en cherchant les réponses au questionnaire : pas question de louper l'église ou l'avion sur le parcours, un magnifique trophée est en jeu.

12H30, arrivée devant le restaurant où les autos peuvent stationner fièrement sous les remparts du château médiéval. Certains visiteurs ne manqueront pas d'immortaliser la Lamborghini ou les spiders Alfa. Encore une petite heure et les dernières autos égarées arrivent enfin. Le repas copieux est l'occasion de fraterniser plus longuement avec les nouveaux ICCistes qu'on ne connaissait que par pseudo interposé. Arrive enfin le moment fatidique : la remise des prix. Celui de l'auto coup de cœur n'échappe pas à la magnifique Fulvia Sport de Steven et le trophée de cette boucle est remporté par Hubert et Stan, qui devancent de très peu Anthony (Tony51) et Audrey, suivis de Peggy et Florence.

La fin d'après midi sera l'occasion pour certains de visiter le superbe château de Blandy et pour d'autres de tailler le bout de gras au milieu des autos. Puis vient le moment du départ en pensant déjà à 2010 : « et si on se dit rendez-vous dans deux ans... ». Un immense bravo aux organisateurs, la Boucle Melunaise est devenu un « must » de l'ICC : pour la prochaine, je parie que les sudistes monteront.

Benoît GUYOT (Benarvor)

**Vous retrouverez l'intégralité des photos de nos manifestations sur notre site :**  
**<http://www.italian-cars-club.com>**

