



## Bulletin d'Informations aux Membres

Chapitre VIII – Juin 2008

### LE MOT DU BUREAU

Chers ICCistes,

Votre bureau s'active dans l'organisation des prochaines manifestations au programme, et commence à réfléchir sur celles qu'il vous proposera en 2009.

Raphaël vous attend pour Paris By Night le 22 Août, et vous êtes déjà nombreux à l'avoir contacté pour confirmer votre présence. Robert et Georges ont bouclé le programme de notre Journée Nationale qui se tiendra les 27 et 28 Septembre, et je viens de terminer la préparation de la Giornata Lancia Beta & Classica prévue le 19 octobre sous l'étiquette de notre Squadra Beta. Nous vous joignons d'ailleurs à ce 8<sup>ème</sup> B.I.M. les bulletins d'inscription en espérant vous compter parmi nous.

Vous êtes nombreux à avoir goûté à cet esprit de communion ressenti lors de nos précédentes Journées Nationales (près de 48 heures passées ensemble, forcément ça marque), et beaucoup ont déjà rempli pour l'édition 2008. Cette année nous serons principalement basés dans le département de l'Ain, pour une boucle de 400km environ. Je ne vous ferai pas l'apologie des paysages ou des routes qui nous y attendent, car je découvrirai tout cela en même temps que vous. Mais je peux déjà vous assurer que ces moments intenses passés avec vous ont une saveur particulière qui vous permettent d'oublier et d'évacuer tout le reste, le temps d'un week-end. Sans parler des nombreuses anecdotes (parfois même croustillantes...) qui animent nos conversations, même quelques années après ! Ne tardez pas à vous y inscrire, date limite le 31 juillet.

Le fabuleux élan qui s'est formé autour de la Squadra Beta l'année dernière lors de la célébration des 35 ans de la Lancia Beta nous pousse à poursuivre l'expansion de cette antenne de l'Italian Cars Club. Aussi, une fois par an nous essaierons de faire honneur à la Lancia Beta, mais également à toutes les automobiles classiques qui composent notre club. Cette année, nous avons décidé de poser nos valises à la frontière entre Corrèze et Cantal, au plein cœur de l'Auvergne. Le Château de Val, véritable forteresse flottante sur la Dordogne, est prêt à nous accueillir, un site somptueux !

Autant d'occasions pour faire honneur à l'Automobile Italienne, comme vous le voyez nous ne chômons pas. Pourtant le contexte économique actuel va sans doute nous amener à penser nos manifestations autrement, pour que ces dernières ne deviennent pas une charge dans vos budgets mais restent un plaisir sans arrières pensées. Devons nous pour autant remettre en question notre calendrier, je ne le pense pas. N'hésitez pas à nous faire part de votre sentiment à ce sujet, l'adresse email mise à votre disposition pour échanger sur nos B.I.M. sert aussi à cela. Nous vous écoutons.

Enfin, quelques petits mots sur l'année 2009 en préparation ; notre ami et membre Christian Domergue, ex pilote de la Coupe Autobianchi, aimerait réunir tous ses vieux potes de la Coupe le temps d'une journée. Une occasion à saisir sans doute pour organiser une nouvelle manifestation à thème ! Nous réfléchissons également pour vous proposer une visite un peu particulière, puisqu'il s'agirait tout simplement du site de production de Fiat à Turin... La suite dans un prochain épisode !

Passionnément

Alexandre FEDELE  
Président de l'Italian Cars Club

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

- 29 Juin 2008 : Giro du Salagou** – Localisation : Hérault – Type : Balade sur Road Book  
Contacts : Alexandre FEDELE : 06.89.94.74.27
- 11 – 12 – 13 Juillet 2008 : Le Mans Classic** – Localisation : Sarthe – Type : Exposition
- 22 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
- 27 et 28 Septembre 2008 : Journée Nationale ICC** – Localisation : Rhône-Alpes – Type : Balade sur Road Book  
Contacts : Alexandre FEDELE : 06.89.94.74.27
- 19 Octobre 2008 : Giornata Beta & Classica** – Château de Val (19) – Type : Exposition & Balade sur Road Book  
Contacts : Alexandre FEDELE : 06.89.94.74.27

**Ce Bulletin d'Informations aux Membres est le lien entre tous les adhérents de l'I.C.C. et son bureau. Il peut accueillir tout type d'article en rapport avec votre Club. La rédaction du B.I.M. attend vos messages et suggestions sur :**

[bim@italian-cars-club.com](mailto:bim@italian-cars-club.com)

#### LES RECETTES DE TITI

##### Salade de pattes pugliesi (6 personnes)

Mélangez dans un saladier 300g de tomates cerises coupées en deux, 1 oignon rouge de tropea et 2 poivrons jaunes coupés en fines lanières, 80 g d'olives noires dénoyautées grossièrement hachées, ½ sachet d'origan ou de basilic et 3 cuillerées à soupe d'huile d'olive. Salez légèrement et poivrez. Faites cuire 500g d'orechiette al dente.

Quand elles sont cuites, égouttez-les, passez-les rapidement sous l'eau froide pour arrêter la cuisson, égouttez-les à nouveau. Assaisonnez d'un filet d'huile d'olive, versez-les encore chaudes dans le saladier et mélangez bien. Laissez refroidir en mélangeant plusieurs fois. Ajoutez ensuite 250g de ricotta fumée coupée en petits dés, goûtez, ajustez l'assaisonnement si nécessaire. Attendez une demi-heure, si possible, pour que les pâtes s'imprègnent bien de tous les ingrédients. Au moment de servir, mélangez à nouveau, ajoutez un peu d'huile



# Alfa Romeo Giulia GT Coupé Bertone

C'est alors qu'il effectuait son service militaire que Giorgetto Giugiaro, âgé seulement de vingt deux ans, traça depuis sa chambre d'hôtel le soir (il travaillait pour le compte du carrossier Bertone) les lignes de ce qui allait devenir l'un des symboles automobiles des années 60. Mais Giugiaro n'en est pas à son premier coup ; en effet il était déjà l'auteur des lignes du coupé 2000 de 1960.

Très bien proportionnée, cette auto est une 2 + 2, quoiqu'en disent les caractéristiques de sa carte grise (essayez de faire rentrer ne serait-ce qu'un adulte à l'arrière). La ceinture de caisse peut nous paraître un peu haute, néanmoins c'est un dessin de plus de quarante ans et si l'on observe les productions actuelles on ne se sentira guère dépaycé. Par contre, la surface vitrée est exemplaire, quelque soit l'angle de vision du conducteur et de « ses » passagers.

Les premières versions arboraient une calandre à deux phares. Dès le modèle 1750, quatre optiques seront montés, ce qui donna au Coupé Giulia une identité et une expression beaucoup plus prononcée. D'ailleurs cette poupe permettra d'identifier du premier coup d'œil les multiples versions composant la gamme durant ses quatorze années de production.



La proue est toute aussi réussie. Des feux quadrangulaires, de différentes tailles selon les modèles, une lunette très basse, le tout souligné par un pare-choc chromé lui accentue sa personnalité. L'habitacle quant à lui est plus classique, dans les normes de l'époque. L'instrumentation, complète et très lisible, ressort sur fond de bois. Le levier de vitesse a la particularité d'être fortement incliné, ce qui permet de l'avoir immédiatement à portée de main. Les sièges pour « quatre » sont habillés de skaï sur les premières versions, puis de tissus (option cuir sur les 2000). Quant au coffre, il est nécessaire d'être un vrai contorsionniste, mais croyez en mon expérience, c'est fou tout ce que l'on peut y engouffrer. Tous les Coupés Giulia auront la même base mécanique, à savoir un quatre cylindres en ligne double arbre (monté jusqu'en 1985 chez Alfa Romeo) équipé de 2 carburateurs double corps (sauf GTAm équipées d'une injection indirecte). Ce moteur en aluminium est associé à une boîte 5 vitesses, alors que le freinage est assuré par quatre disques. Petit rappel, nous sommes en 1963 !



Produit à 210 000 exemplaires comprenant une dizaine de variantes et quatre motorisations, le Coupé Giulia ou GT est certainement LA plus connue des réalisations d'Alfa Romeo. Du 1300 Junior, au rapport qualité/performance très sympathique, en passant par la 1600, plus enclin à un comportement sportif, le 1750 réellement fait pour « s'amuser » et enfin le 2000, grand tourisme, la Coupé Giulia a tout pour satisfaire son propriétaire :

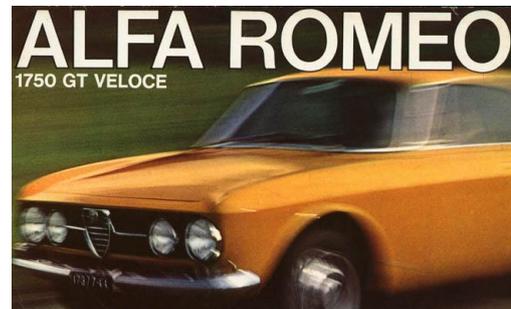
Le Coupé Giulia Sprint GT 1600, ou 1600 GT « boîtes aux lettres », est présenté à la presse le 9 septembre 1963, puis au public en octobre de la même année lors du Salon de Francfort. Mais il faudra beaucoup de patience pour voir les premières commandes livrées (allant jusqu'à un an). Ce premier Coupé Giulia utilise la plate-forme raccourcie de la berline. Elle doit son appellation de « boîtes aux lettres » à sa calandre à deux phares et aux fausses prises d'air qui la compose. Mis en vente à un tarif de 2 326 000 lire, il fallait compter 195 000 lire de plus pour une peinture métal. Le client avait d'ailleurs un large panel de teintes pour son auto : blanc, jaune, noir, bleu ciel et marine, vert, gris et rouge, plus les trois gris, le vert et le bleu métallisés.



En 1964 sort la première variante : la Giulia GT Veloce. Elle se différencie par un gain de chevaux, une nouvelle calandre trois barrettes, un volant à trois branches et l'apparition du fameux trèfle à quatre feuilles sur le montant de custode. En 1965 sort à moins de mille exemplaires le Cabriolet GTC, produit par la Carrozzeria Touring. Une perle rare et très recherchée de nos jours.

Septembre 1966 voit la sortie de la GT 1300 Junior, destinée à une clientèle moins « chic ». Succès garanti puisque, avec ses 91 501 exemplaires commercialisés, il s'agit du Coupé Giulia le plus vendu.

Nouvelle mouture en 1967 : le 1750. Esthétiquement rajeunie et modifiée à l'avant (apparition de la calandre quatre phares), elle reprend le moteur de la berline et l'appellation de la mythique 6C 1750 d'avant guerre. Elle sera produite à 44 269 exemplaires, dont 3 243 à destination des Etats-Unis (avec un système d'injection Spica).



Enfin, en 1971 sort le 2000. Version de pointe du Coupé Giulia, il se veut plus fonctionnel, avec un nouvel intérieur et des sièges inédits.

La simplicité du Coupé Giulia permettra à Alfa Romeo, mais aussi à de nombreux carrossiers, de proposer des variantes sportives dès 1965. Les versions GTA et GTAm, allégées grâce à l'utilisation de matériaux en aluminium, surpasseront durant plusieurs années bon nombre d'autos affûtées.



En 1976, le Coupé Giulia sort de production, remplacé par le Coupé Alfetta.

**Hubert DENIS**

fiabilité, sportivité, aspect pratique et (non des moindres) prix accessible !

## ALFA ROMEO GIULIA GT COUPE BERTONE DONNEES TECHNIQUES

Modèles	1300 GT Junior	1600 GT	1600 GT Veloce	1750 GT Veloce	2000 GT Veloce	1300 GTA Junior	1600 GTA
Années production	1966/77	1963/66	1966/68	1966/77	1971/77	1968/75	1965/69
Moteur	4 cylindres en ligne						
Alésage / Course	78x82 mm	78x82mm	78x82mm	80x88,5mm	84x88,5mm	78x67,5mm	78x82mm
Cylindrée	1290 cc	1570 cc	1570 cc	1779 cc	1962 cc	1290 cc	1570 cc
Taux compression	9:1	9:1	9:1	9:1	9:1	8.7:1	9.7:1
Puissance maxi	89 ch à 6000tr/mn	106 ch à 6000tr/mn	109 ch à 6000tr/mn	118 ch à 6000tr/mn	132 ch à 6000tr/mn	96 ch à 6000tr/mn	115 ch à 5900tr/mn
Distribution	Double arbre à cames en tête / 2 soupapes par cylindre.						
Alimentation	2 carburateurs horizontaux double corps.						
Allumage	Batterie avec distributeur et bobine.						
Embrayage	Monodisque à sec.						
Boîte de vitesses	Mécanique à 5 rapports + MA.						
Suspensions	Indépendantes. Avant avec quadrilatères transversaux, barre et ressorts hélicoïdaux. Arrière avec triangle supérieur, béquilles de réaction inférieures et ressorts hélicoïdaux.						
Freins	A disque sur les quatre roues.						
Pneumatiques	155 SRx 15	155 x 15	155 SRx 15	165 SR x14	165 SRx 14	165HRx 14	155HRx 15
Longueur	4080 mm	4080 mm	4080 mm	4080 mm	4100 mm	4080 mm	4080 mm
Largeur	1580 mm	1580 mm	1580 mm	1580 mm	1580 mm	1580 mm	1580 mm
Hauteur	1328 mm	1315 mm	1328 mm	1328 mm	1328 mm	1328 mm	1315 mm
Empattement	2350 mm	2350 mm	2350 mm	2350 mm	2350 mm	2350 mm	2350 mm
Voies AV AR	1324-1274 mm	1310-1270 mm	1310-1270 mm	1324-1274 mm	1324- 1274 mm	1324-1274 mm	1324-1274 mm
Poids	930 kg	950 kg	950 kg	1040 kg	1040 kg	920 kg	745 kg
Vitesse maxi	170 km/h	180 km/h	185 km/h	190 km/h	195 km/h	175 km/h	185 km/h
Exemplaires produits	<b>91501</b>	<b>35782</b> (1600 GT et 1600 GT Veloce)		<b>44265</b>	<b>37459</b>	<b>493</b>	<b>500</b>



## RONDE CEVENOLE – 8 Mai 2008 :

Nous étions un groupe de 54 personnes à l'occasion de cette première Ronde Cévenole qui se déroulait le jeudi 8 mai dernier. Tout d'abord un GRAND merci à Laurence (Jadeclaire) et à Marc (MarcoPowa) pour leurs investissements dans l'organisation de cette journée. Saluons aussi nos amis Raphaël (Rafalfa) et Benoît (Benarvor) qui ont fait le déplacement depuis Paris, également Frédéric (Italomaniac), Robert (le bob) et sa famille pour être descendus depuis la région Rhône Alpes.

Nous nous étions donné rendez vous sur le parking d'un centre commercial au Vigan (30), mais les jours fériés n'étant plus ce qu'ils étaient, celui ci affichait ouvert. Gênant pour effectuer les départs ! Nous transférions alors le parc de regroupement à quelques mètres de là. Pendant que Aude et Jérôme (Jay) géraient les départs, Marco, Laurence et moi étions partis devant. Certains en profitèrent pour prendre des photos sur le parcours, pendant que les autres accueillirent nos participants au Lac du Bonheur. 39 km de routes sinueuses à souhait, pour une ascension à près de 1200m d'altitude.

Notre sympathique Joël, traiteur de profession, nous avait confectionné de succulents paniers repas individuels pour un pique nique pris en bord de lac. Malheureusement, un vent oppressant, malgré un très beau temps, vint un peu gâcher la fête, nous obligeant à chercher des coins isolés pour manger, et à écouter l'arrêt sur place. Nous eurent de temps de profiter tout de même de cette pause pour faire plus amples connaissances avec les petits nouveaux, ouvrir quelques capots, partager nos impressions sur telle ou telle auto... la routine habituelle quoi !

Nous fumes contraints d'anticiper d'une heure le transfert de notre groupe du lac du Bonheur vers le Mont Aigoual, afin d'isoler le groupe du vent dans la cafétéria du centre météorologique. Nous avions 1h30 à attendre pour effectuer la visite du musée, temps suffisant pour contempler le splendide paysage qui se présentait face à nous. Nous étions à 1567m d'altitude (5 janvier 67 c'est ça Daniel ?) d'où nous dominions Cévennes et Languedoc Roussillon. Le vent froid était encore présent, mais le panorama nous permit de l'oublier. A 17h, nous entamons la redescente de l'Aigoual en direction de Valleraugue où nous attendait un dernier parc de regroupement (plus chaud, ou disons moins venté). Le groupe se dilua et tout ce beau monde pu rentrer avant que la fatigue ne se fasse sentir.

Malheureusement, notre pauvre Jay, qui fermait la déferlante d'italiennes sur les routes cévenoles, tomba en panne de pompe à essence durant la descente. Sylvain, Daniel et moi abandonnions le reste du groupe pour aider notre Jay à terminer sa descente de l'Aigoual... en roue libre jusqu'à Pont d'Hérault !

Ma Lancia Beta en profita pour exprimer toute sa vigueur face à la redoutable Fiat Ritmo Abarth 130TC de Daniel sur l'ascension !

Merci à tous d'être venus. Ce fut un réel plaisir de retrouver nos habitués, et de rencontrer de nouveaux visages. Une superbe journée, annonciatrice sans aucun doute d'une 2ème Ronde Cévenole en 2009.

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

