



Bulletin d'Informations aux Membres

Chapitre IX – Octobre 2008

LE MOT DU BUREAU

Chers ICCistes,

Les lendemains de sorties sont si riches en émotion qu'il en devient difficile de vous rédiger ces quelques mots pour vous présenter ce Bulletin 9^{ème} du nom. Fraîchement rentré de la Journée Nationale de l'ICC 2008, je ne vous cache pas l'entière satisfaction que l'équipe d'organiseurs a pu en tirer à voir les mines réjouies des participants. Un travail considérable avait été réalisé par Robert (le bob) et Georges (giorgio04), auquel s'ajouta la touche de Raphaël (rafalfa), pour un résultat proche de la perfection. Proche en effet parce que, pour la deuxième fois cette année, nous avons été victime d'un manque de professionnalisme d'un des restaurateurs censé nous accueillir lors d'une étape, et qui nous a fait faux-bond quelques jours avant la manifestation. Heureusement nous avons pu rebondir pour ne pas gêner le bon déroulement de la sortie.

Cette anecdote m'amène à vous parler de la manifestation du mois de juin, le Giro du Salagou (34) que nous n'avions pu aborder dans le précédent BIM. Sympathique petite sortie où une cinquantaine de passionnés s'était réunie, malgré les 35°C affichés dès 10h00 du matin par nos thermomètres. Des routes sinueuses à souhait, un road book malheureusement perturbé par un nombre de touristes conséquent sur un des sites traversé, mais les paysages lunaires du coin nous pousseront à proposer un nouveau Giro du Salagou en 2010, dans une saison plus fraîche pour le bien être des participants et de leurs autos.

Pas de place en 2009 pour un nouveau Giro puisque nous sommes déjà en mesure de vous présenter un calendrier plus que complet tant les propositions de manifestations sont arrivées nombreuses (voir ci-dessous). Nous avons même été contraint de refuser une proposition d'escapade en Corse présentée trop tardivement, mais qui pourra peut être se faire l'année suivante si elle suscite un intérêt de votre part. Merci à vous tous pour votre implication, il n'est pas encore l'heure de faire les bilans mais vous êtes nombreux cette année à donner de votre temps pour faire vivre votre club.

Je ne peux clôturer ce BIM sans adresser une nouvelle fois mes plus tendres pensées à la famille de Laurent lequel nous a quitté le 9 août dernier. Membre de ce club depuis 2004, il a beaucoup œuvré, notamment sur notre forum de discussion, à archiver et relever bon nombre de photos, de documents ou d'anecdotes sur les Lancia qui le passionnaient tant. Une véritable mine d'informations découle de son travail, et nous essaierons de la sauvegarder aussi longtemps que possible. A titre personnel je retiendrai son sens de l'humour unique. J'ai tant ri à le lire...

Passionnément

Alexandre FEDELE
Président de l'Italian Cars Club

CALENDRIER PREVISIONNEL 2009 DES MANIFESTATIONS DE L'ITALIAN CARS CLUB

- 20 au 22 mars : Avignon Motor Festival (84)
- 19 avril : Ronde Beaujolaise (69) by le bob & Co
- 8 mai : Ronde Cévenole (30) par MarcoPowa & Jadeclair
- mai 2009 : 7^{ème} Giornata au Château d'Arlay (39)
- 17 ou 24 mai : Trans Bellifontaine (77) par San & Rafalfa
- 7 juin : Giornata Lancia Classiche à Gonfaron (83)
- août 2009 : Paris By Night (75) par Rafalfa & Co
- septembre 2009 : Journée Nationale en Haute Savoie (CH - 74) par Silvain Leonardi
- octobre 2009 : Excursion sur la Montagne Noire (11) par phil11

Contactez nous pour d'autres propositions de manifestations.

LES RECETTES DE TITI

Panna Cotta (4 personnes)

La panna cotta est un dessert italien, originaire du Piémont. Son nom signifie littéralement *crème cuite*. Ce dessert est généralement servi avec un coulis de fruits rouges. Il peut également l'être avec du chocolat fondu ou du caramel. Faire tremper 15gr. de gélatine dans 30cl. de lait froid. Mélangez 1 sachet de sucre vanillé dans 250gr. de sucre en poudre. Préparez un caramel avec du sucre et garnir le fond d'un moule à cake non adhérent.

Faire chauffer le lait avec la gélatine pour la fondre sans la faire bouillir. Dans une casserole mettez 1 litre de crème fraîche, le sucre avec le sucre vanille, et portez à ébullition ; puis arrêtez le feu. Ajoutez la gélatine fondue dans le lait, mélangez bien le tout et versez sur le caramel dans le moule. Mettez au réfrigérateur au minimum pendant 12 heures. Servez, coupé en tranche, accompagné d'un coulis de votre choix.

NOUVEAU SUR L'ITALIAN CARS CLUB

Venez découvrir notre nouveau site développé par notre membre Benoît Guyot (Benarvor)

La Squadra Fulvia, le site dédié à la Lancia Fulvia

<http://www.italian-cars-club.com/Squadra-Fulvia/>

Alfa Romeo GTV V6 Turbo

par Marc Pellecuier (MarcoPowa)

EDITO :

Ma passion pour ce modèle ne date pas d'hier, mais plutôt d'une dizaine d'années quand un soir, en passant au garage de Daniel (Tomas), je vis pour la première fois un GTV qui était là pour une révision. Je suis littéralement tombé sous le charme de cette auto, de par ses lignes pures et racées signées du Maître PininFarina. Je me souviens même être resté plusieurs heures à la contempler sous toutes ses coutures et m'être assis à son volant... Depuis ce jour, je n'ai cessé d'aimer cette auto et de me dire « un jour, j'en aurai une... »

Ce n'est que dix ans plus tard, en 2007, que je me décidais enfin de franchir le pas; mon choix se porta alors sur un modèle V6 TB rouge de 1996 importé d'Italie avec 125 000 Kms. Avec une fiscalité de 9 cv contre 16 cv au V6 3.0, et des performances comparables, cela restait raisonnable voire très intéressant.

Avec un prix d'achat lui aussi intéressant, Cette auto n'était évidemment pas exempt de défauts, mais nous avons avec Daniel déjà corrigé les plus importants (notamment le train arrière), et je commence à pouvoir vraiment apprécier cette voiture, d'où cette envie de vous la faire partager

FICHE TECHNIQUE :

Le GTV V6 TB est donc un coupé 2+2, équipé d'un moteur six cylindres en V à 60° de 1995cc en position transversale avant, avec 2 simples arbres à cames en tête et 12 soupapes.

Doté d'un turbocompresseur, ce moteur revendique une puissance de 205cv et d'un couple de 28,5 mkg à seulement 2400 tr/min.

Les performances sont au rendez vous avec un 0 à 100 Km/h en 7,3s, un 1000 m abattu en 28 s et une vitesse de pointe de 239 Km/h. Le poids de la bête est aussi bien présent avec un peu plus de 1400kg. Le freinage est assuré par quatre disques, ventilés à l'avant, et assisté par un ABS de série.



ESTHETIQUE :

Dessiné par PininFarina, on aime beaucoup ou pas du tout ses lignes racées, mais Le GTV ne laisse personne indifférent par sa pureté et son agressivité ; personnellement j'avoue avoir une préférence pour les vues avant et latérale, étant un peu moins fan de l'arrière, un peu trop tronqué à mon goût. Le becquet « Cup » de chez Alfa atténue avantageusement cette impression.

HABITACLE :

Malgré des dimensions imposantes extérieurement, l'habitacle du GTV est assez réduit, si on le compare par exemple au Coupé Fiat. Les 2 places arrières sont quasi symboliques et n'autorisent le transport de passagers que sur de très courtes distances sous peine de les déposer directement chez un kinésithérapeute. Le coffre de 110 litres seulement ne permet pas non plus d'envisager de transport autre qu'un set de pétanque ou un jeu de raquettes de tennis.

Au volant, l'assise est très basse, ce qui n'est pas pour me déplaire. Sur le modèle « Médio » les sièges baquets sont fermes et confortables, même sur de longs trajets. Le maintien latéral est suffisant en conduite normale, mais devient limite en conduite sportive.

L'équipement à bord est très complet pour l'époque avec DA, VE, FC, 2 airbags et une climatisation manuelle.

Concernant la visibilité dans l'habitacle, la prise en main n'est pas si évidente, la vision frontale est réduite avec un pare-brise bas et une position de conduite qui ne permettent pas de voir le capot, mais on s'y fait très vite ; par contre la visibilité latérale est parfaite. En revanche, les marches « arrière » sont proscrites, sauf si l'on est un as du créneau au rétro, ce qui est loin d'être mon cas...

Pour un passionné du GTV, ces quelques défauts ne sont que secondaires.



SUR LA ROUTE :

Je passe enfin au meilleur de cette voiture, à commencer par son moteur. Le V6 Alfa est une légende autant en terme de sonorité que d'esthétisme. Même si le V6 TB est bien moins noble qu'un 3.0 à 24 V, il n'en demeure pas moins intéressant ne serait-ce que par ses performances.

Le plus impressionnant est son couple de 28,5mkg disponible dès 2400 tr/min grâce à une suralimentation efficace qui procure un plaisir certain, notamment pour les dépassements. La plage d'utilisation de 90 à 180 Km/h est vraiment plaisante et procure des sensations peu communes, l'ambiance à bord et le son du V6 venant se rajouter à ces ressentis.

Le comportement routier sur sol sec est sain et conforme pour une voiture sportive de 1996, mais devient assez délicat sur sol humide ou la puissance a du mal à passer aux roues motrices. Le freinage, sans être surpuissant, me paraît suffisant s'il n'est pas utilisé à la limite trop longtemps où l'on observe un « fading » soudain qui peut se révéler dangereux à vitesse élevée.

Un mot aussi sur le terrain de prédilection de l'auto : à mon grand regret, le GTV n'est pas très à l'aise sur les petites routes cévenoles de par son poids vraiment handicapant en montagne; par contre le beau bitume et les grandes courbes sont un régal à son volant.



Pour conclure, je qualifierai cette auto de passionnante et attachante à souhait. La côte à l'occasion de ce modèle restant relativement basse, il est possible de se faire plaisir pour pas trop cher. N'hésitez pas, le GTV est une valeur sûre.

LE MANS CLASSIC 2008

Il existe des événements qui brillent par leur ambiance, d'autres par leur plateau, ou encore par leur tracé. Tous les deux ans ces éléments sont réunis en terre sarthoise, pour l'édition du Mans Classic.

Cette édition 2008, n'a pas manqué à la tradition et se sont des plateaux tous composés de splendides bolides qui se sont lancés à l'assaut des 13,605km de la grande piste Mancelle, un spectacle époustoufflant et teinté de nostalgie en regardant courir ces modèles d'autrefois.

Coté ambiance tout était là pour assurer le spectacle, les paddocks ouverts permettaient aux passionnés d'approcher de près ces monstres d'endurance, un véritable musée vivant à ciel ouvert pendant 3 jours. Les grandes marques Italiennes étaient fièrement représentées, avec la présence de modèles prestigieux.

Mais le Mans Classic c'est aussi une des plus grande rencontre de clubs automobiles, cette année encore pas moins de 150 clubs ont répondu présent à cette édition. Tout ce beau monde était regroupé dans l'enceinte du circuit Bugatti, et la vue d'ensemble de toutes ces autos concentrées sur une espace « réduit » est véritablement saisissante, tout comme celle que l'on peut avoir lorsque l'on se trouve au milieu de plus de 1000 Porsche réunies sur l'espace club.

Beaucoup de clubs de marques Italiennes avaient fait le déplacement, Ferrari, Maserati, Alfa par le biais du CARF, Lamborghini (où l'on pouvait rencontrer notre PLM en VRP de Santa Agatha) qui présentaient bon nombre de modèles, un peu plus loin on pouvait admirer les superbes Spider Europa et 124 de l'ABBC Fiat. Personnellement j'ai eu un gros coup de cœur pour le superbe alignement de Beta MonteCarlo proposé par le « MonteCarlo Consortium », avec pas moins de 23 autos présentes dont une Groupe 5 ! Bluffant de voir tant de MC en une seule fois.

L'ambiance était évidemment présente autour de l'évènement, et plus particulièrement dans les campings, où l'on pouvait croiser de magnifiques bolides réunis autour d'un campement, d'un barbecue et de bonnes bouteilles ! C'est de cette façon qu'une poignée de membres du club s'est retrouvée au camping Beausejour, pour partager de bons moments de passions et d'amitiés.

Nous vous donnons rendez vous en 2010 pour la prochaine édition du Mans Classic, où nous proposerons aux membres du club et du forum un programme complet pour profiter au mieux de cette manifestation incontournable.

Raphaël D'Hahier (Rafalfla)



JOURNEE NATIONALE 2008 - 27 & 28 Septembre

Un an que nous attendions cet événement ! L'attente fût longue pour la plupart d'entre nous mais elle fût largement compensée par le programme concocté de mains de maîtres par les chefs d'orchestre de l'ICC.

Cette année encore, la Journée Nationale qui est depuis quelques années le rendez-vous incontournable de l'ICC, allait être grandiose à n'en pas douter. Bob et Giorgio04 nous avaient déjà bien alléchés en nous dévoilant sur le forum quelques photos des lieux qui allaient être traversés ! L'événement sur le terrain a été largement à la hauteur des espérances de beaucoup d'entre nous... J'en veux pour preuve la formidable ambiance baignant ces deux jours sur les routes et l'engouement général.

Après l'Ardèche en 2007, direction plus au nord pour l'édition 2008. Les organisateurs avaient choisi comme terrain de jeu le Valmorey, le Bugey et les routes de l'Ain en particulier. Le beau temps allait être au rendez-vous de ce week-end déjà inoubliable

Au départ de Montluel (01) une vingtaine d'équipages s'était donné rendez-vous pour avaler l'asphalte, en prendre plein les mirettes et les tympans. Au programme des deux journées : près de 400 km de balade avec road-book de type fléché-métré, agrémenté de commentaires touristiques. Ce document était déjà un monument à lui seul !

Le plateau éclectique d'Alfa, Fiat, Lancia et Autobianchi des années 70 à nos jours, qu'ils soient coupés, spiders ou berlines, permit à tout le monde de découvrir et partager la passion de l'autre, d'échanger des idées, de faire connaissance, de découvrir l'ICC mais plus encore de sceller durablement des amitiés.

La première journée allait ainsi nous mener, après 250 km de parcours, à Ambérieu en Bugey, lieu de rassemblement pour passer la nuit. Il nous fallut avant cela, traverser des communes du nord-isère puis de jolis petits bourgs du Bugey, du Valmorey dans des paysages encore verdoyants à cette époque. Au cours de cette 1ère journée pas moins de trois parcours de régularité chronométrés étaient proposés aux participants : le premier entre les Granges et Ordonnaz sur une dizaine de kilomètres, le second entre Armix et le superbe Lac de Genevray et enfin, last but not least, la mythique montée du Grand Colombier, sommet culminant à 1505 mètres d'altitude, dominant le Lac du Bourget et le Rhône. Une montée de près de 16 kilomètres proposant des pentes de 5 à 14% par endroits et des virages très techniques pour les amoureux de la conduite «sportive». Un haut lieu du cyclotourisme qui laisse des souvenirs magiques aux participants, tant pour le plaisir pris au volant de leurs autos que pour la vue au sommet.

Volontairement ou pas, prémédité ou non par le Bob, nul ne le saura, la descente dans la vallée pour rejoindre notre hôtel s'est achevée sur de petites routes sinueuses à souhait, de nuit, à la lumière parfois faiblarde des yeux de nos belles autos ...

Après un excellent repas et une nuit réparatrice pour les organismes et les mécaniques, la route nous tendait à nouveau les bras dès 08 heures le dimanche. Trois équipages supplémentaires vinrent se joindre à nous pour parcourir les 150 km du jour. L'objectif : atteindre le village de Sandras où l'auberge de la Voute allait nous accueillir et nous régaler pour le dernier repas du week-end. C'est en passant par le magistral viaduc de CIZE-BOLOZON et les superbes petites routes menant au plateau de la Dombes, au travers des étangs piscicoles, qu'un autre aspect de l'Ain fut découvert par les équipages, avec ce parcours tracé plus en plaine mais ô combien agréable pour les yeux et les sens ! D'aucuns profiteront d'ailleurs de cette belle et estivale matinée pour prêter leur volant ou échanger leur coéquipier, faire des photos et respirer à plein poumons le bon air de la campagne.

A l'issue d'un repas savoureux au cours duquel tout le monde s'est retrouvé avec plaisir autour de la table, chaque équipage s'est vu remettre avec émotion, une coupe en souvenir de cette journée nationale 2008 placée sous le signe de l'amitié et de la mémoire. Notre ami Laurent récemment disparu était très présent dans nos autos, dans nos esprits. Que tous ceux qui ont tant oeuvré pour nous préparer ce somptueux week-end et rendu hommage à notre pirate en créant le 1er Challenge Laurent Formery, en soient chaleureusement et sincèrement remerciés. A l'année prochaine ! Mon coup de coeur du week-end qui n'aura échappé à personne : la Ritmo 130 TC de Ginobaggio !!

Par Frederic Berger (Italomaniac)

