

### LE MOT DU BUREAU

Cher(e)s ICCistes,

Comme le veut la coutume, permettez moi avant tout de vous adresser mes vœux les plus chaleureux pour cette nouvelle année. C'est avec un grand plaisir que nous la passerons en votre compagnie pour continuer de mettre à l'honneur ces autos qui nous en font tant voir.

Même si notre équipe est déjà concentrée sur l'organisation des manifestations de 2009 (les organisateurs des 3 premières sorties de l'année ont déjà accompli le plus gros de leur travail), il est temps pour le bureau de tirer des conclusions sur l'année qui vient de s'écouler. En 2008, ce ne sont pas moins de 7 événements que nous avons géré entre les mois de mars à octobre, sans compter les réunions informelles que certains d'entre vous ont organisé ici ou là. L'éclectisme et ce côté fédérateur de notre club se sont confirmés à chacune de ses dates, le tout dans une ambiance toujours aussi détendue et agréable.

Financièrement, les comptes sont à l'équilibre sur l'année, et ce malgré les nombreuses augmentations de tarif de bon nombre de professionnels (restaurateurs principalement). Les principales augmentations de charges entre 2007 et 2008 se justifient par le poste impression des B.I.M. (380€) et par l'acquisition de petits mobiliers pour le stand du club au Motor Festival d'Avignon. Le club a réalisé également quelques investissements lui assurant quelques rentrées d'argent dans les prochains mois, grâce à sa boutique et à un stock de produits non négligeables (articles Squadra Beta principalement).

Le club a connu en 2008 une progression de ses cotisants de près de 14%, portant le nombre d'adhérents à 75. Vous êtes déjà une trentaine à avoir renouvelé votre cotisation pour 2009, nous vous en remercions.

A ce titre, vous trouverez ci-joint le bulletin d'adhésion 2009. La cotisation est en légère augmentation de 2€ par rapport à 2008. Cette année, nous vous proposons d'acquérir, conjointement à votre renouvellement d'adhésion, le calendrier 2009 du club. Réalisé sur un support de qualité de 13 pages, il est composé des photos lauréates de notre dernier concours photo. Commercialisé 9€ sur notre boutique, il vous est proposé à un tarif préférentiel de 5€. Ne tardez pas à passer commande, il ne nous reste qu'une trentaine d'exemplaires en stock.

Nous avons également profité de cette pause hivernale pour revoir et mettre à jour les différents sites Internet de l'ICC. Plus fonctionnels et plus complets, nous vous invitons à les redécouvrir (notamment l'album photo des manifestations du club).

Nous vous donnons rendez vous lors des prochaines manifestations ICC, et vous souhaitons une nouvelle fois une Bonne et Heureuse Année 2009 (... en notre compagnie bien entendu).

Passionnément

Alexandre FEDELE  
Président de l'Italian Cars Club



### CALENDRIER 2009



### CALENDRIER 2009 DES MANIFESTATIONS DE L'ITALIAN CARS CLUB :

- 20 au 22 mars : Avignon Motor Festival (84)
- 19 avril : Ronde Beaujolaise (69)
- 9 mai : Ronde Cévenole (30)
- 17 mai : Trans Bellifontaine (77)
- 7 juin 2009 : Giornata Lancia Classiche à Gonfaron (83)
- 28 juin : Balade en Aveyron (12)
- août 2009 : Paris By Night (75)
- 30 août 2009 : Exposition à Charly (18)
- septembre 2009 : Journée Nationale (Suisse & 05)
- octobre 2009 : Excursion sur la Montagne Noire (11)

Pour toute demande d'informations sur ce programme, merci de nous contacter par mail :

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

### LES RECETTES DE TITI

#### Grattin de Penne aux aubergines (4 personnes)

Lavez les aubergines (1kg) et coupez-en les extrémités ; coupez-les en rondelles de 0,5 cm d'épaisseur et rangez-les dans un grand récipient ; recouvrez d'huile d'olive, salez, poivrez, pelez 1 gousse d'ail et pressez-en le jus au-dessus avec l'appareil adéquat ; posez un couvercle et laissez ainsi reposer pendant 30 min environ. Faites chauffer 1 verre d'huile dans une poêle ; faites égoutter le contenu d'une boîte de tomates pelées (400g) et versez les tomates entières dans l'huile en les concassant légèrement avec une cuillère en bois ; laissez cuire à petit feu pendant 15 min.

Coupez 150g de jambon, 80 g de pecorino romano et 200g de blanc de volaille en petits dés ; mélangez à la sauce des tomates et retirez la poêle du feu. Portez à ébullition une grande quantité d'eau salée et plongez-y 300g de Penne Rigate ; laissez-les cuire pendant 10 min puis égouttez-les et arrosez-les d'eau fraîche pour qu'ils refroidissent plus vite. Lorsqu'ils sont presque froids, ajoutez-les dans la poêle contenant la sauce, remuez bien, salez, poivrez, parsemez de persil et de basilic haché et laissez en attente. Préchauffez le four, thermostat 6. Recouvrez le fond d'un plat allant au four d'une couche d'aubergines puis versez, en l'étalant bien, toute la sauce contenant les Penne ; reformez une couche d'aubergines et parsemez le fromage râpé. Placez au four et laissez gratiner pendant 20 à 25 min jusqu'à ce que le dessus soit bien doré.

# Alfa Romeo Alfetta

## Histoire et Caractéristiques

L'Alfa Romeo Alfetta, considérée à raison comme un des symboles de l'automobile italienne des années 70, vit le jour en 1972, peu de temps après sa petite sœur l'Alfasud. Dans la gamme Alfa Romeo, elle va se positionner entre la Giulia et la 2000, et vient remplacer la 1750. L'Alfetta, qui hérite son nom des célèbres monoplaces « Alfetta 158 & 159 » (championnes du monde de F1 en 1950 et 1951 avec Nino Farina et Juan Manuel Fangio au volant) se présente immédiatement comme un modèle à fortes innovations, technologiques et stylistiques.

Berline compacte quatre portes à cinq places assises, l'Alfetta est équipée initialement d'un seul moteur, le 1800 double arbre (1779cm<sup>3</sup>) de 122cv à 5500 trs/min, hérité de la 1750, accouplé à une boîte 5 vitesses positionnée à l'arrière de l'auto, lui assurant une excellente répartition des masses. On retrouve sur cette auto la solution du Pont de Dion, regroupant à l'arrière l'ensemble boîte-différentiel-embayage-frein, qui caractérisera la production Alfa Romeo jusqu'à la 164 à la fin des années 80 (à l'exception de l'Alfasud et de ses dérivés). L'auto est également équipée de 4 freins à disque et d'un réservoir de 46 litres.

La ligne de l'Alfetta, réalisée par le Centre de Style Alfa Romeo avec la collaboration de Giugiaro (on lui doit le dessin de l'arrière et de la ceinture de caisse) se veut compacte et moderne. Ses lignes sont tendues et anguleuses, mais jugées trop anonymes à l'exception de sa face avant typiquement Alfa Romeo. Si l'avant de l'auto est bas et relativement élancé, la partie arrière présente la particularité d'avoir un coffre haut, garantissant un avantage sur le plan aérodynamique et une grande capacité de chargement catégorie (510 litres).

L'habitacle est plus grand et mieux conçu que celui de la 1750, même si l'Alfetta est peu confortable pour son cinquième passager, gêné par le tunnel de transmission et l'accoudoir central de la banquette arrière. La planche de bord, caractérisée par son design pur et moderne, est composée d'inserts de bois et d'une instrumentation complète (compte tours, manomètre de température d'huile et d'eau, etc...). Son volant tulipé en bois est réglable. On retrouve en option sur l'auto la peinture métallisée, les appuis tête avants et le dégivrage de la lunette arrière.

Les critiques sont positives lors de sa commercialisation, grâce notamment à son très bon comportement routier (180km de vitesse de pointe, 0 à 100km/h en 9,8s), à son bonne tenue de route et à son confort. Les points sombres relevés à l'époque étaient sa mauvaise visibilité arrière, rendant difficile certaines manœuvres, et sa boîte peu agréable à manipuler. Sa consommation était acceptable (11,5l/100km).

La crise pétrolière de 1973 imposa à Alfa Romeo de revoir sa copie, afin de proposer un moteur moins gourmand. C'est à cet effet que fut présentée en janvier 1975 l'Alfetta 1600. Son moteur de 1570cm<sup>3</sup> développait 109cv à 5600 trs/min, et un couple de 14,2 mkg à 4300 trs/min. Les prestations restaient acceptables (175km/h en vitesse de pointe), avec une consommation en baisse de 6 à 7%. Plus économique également dans sa dotation d'accessoires, la 1600 se distingue de la 1800 par quelques variantes dans sa carrosserie et dans son habitacle. On y retrouve que 2 optiques à l'avant (contre 4 sur la 1800), la calandre n'est composée que d'une barre chromée (contre 3 sur sa sœur aînée), et la qualité des matériaux employée est revue à la baisse. L'habitacle perd ses inserts et son volant en bois, la console centrale est simplifiée, l'horloge est en option, et l'instrumentation est sur fond bleu.

Il s'en suit quelques retouches sur la 1800, principalement sur la face avant et quelques détails internes. Le modèle 1975 est reconnaissable grâce à sa nouvelle calandre, qui perd ses 3 barres chromées au profit d'un écusson Alfa Romeo de plus grande taille, et l'adoption de balais d'essuie-glace en plastique noir, comme sur la 1600. La puissance du moteur est revue à la baisse, pour atteindre 118cv. Dernière nouveauté en 1975, l'Alfetta se voit exportée aux USA, équipée d'une injection mécanique Spica et d'un moteur de 1962 cm<sup>3</sup>.



Prototype de l'Alfetta en décembre 1971



Alfetta 1800 de 1972



Alfetta 1600 – 1800 (1975 – 1981)



Alfetta 2000 (1978 – 1981)

L'Alfetta 1600 apporte les résultats attendus, les volumes de vente ne cessent d'augmenter, permettant à la marque de profiter de la fin de la crise pétrolière pour tirer sa gamme vers le haut. Ainsi débute la carrière de l'Alfetta 2000 en février 1977, en remplacement de l'Alfa Romeo 2000. Alfa Romeo profite de ce lancement pour revoir ce modèle. Cette seconde série d'Alfetta se caractérise par de profondes modifications (carrosserie et habitacle). Les 1600 et 1800 ne seront pourtant pas touchées par ces variantes (à noter que la 1600 se verra équipée des doubles optiques). La 2000 est motorisée par le 1962 cm<sup>3</sup> à carburateurs, délivrant une puissance de 122cv à 5300 trs/min, avec un couple de 17,5 mkg à 4000 trs/min. Sa vitesse de pointe est de 185 km/h, pour une consommation moyenne de 10,1 l/100km. Esthétiquement, la 2000 se distingue par un avant bas et allongé, avec une calandre noire inédite et des feux rectangulaires. Les pare chocs avant et arrière, avec leur bande en plastique noir, accueillent les indicateurs de direction. Les optiques arrière sont plus grandes également, les portes avant sont retouchées et la prise d'air située sur les montant de la lunette arrière est désormais noire. A l'intérieur, planche de bord, console centrale, volant et sièges sont revus. De nouveaux coloris sont proposés au catalogue, la lunette arrière dégivrante et les appuis tête avant sont de série, le réservoir passe à 49 litres, et le moteur est garanti deux ans ou 100 000km. En juillet 1978 arrive l'Alfetta 2000 Lusso qui bénéficie d'une finition plus cossue et d'un moteur plus puissant (130cv à 5400 trs/min) grâce à de nouveaux arbres à cames. Les versions 1600 et 1800 devront attendre 1979 avant d'être retouchées, le 1800 gagnant au passage 4cv.

Malgré la mauvaise expérience de la Giulia Diesel en 1977, Alfa Romeo présente en 1979 l'Alfetta 2000 TurboD, première voiture italienne à motorisation diesel suralimentée. Son moteur (1995 cm<sup>3</sup>) développe 82cv à 4300 trs/min, pour une consommation de 8,4 l/100 km. Elle exploite la même carrosserie que l'Alfetta 2000.

En 1981 arrive l'Alfetta 2000 LI America, avec son moteur 2 litres de 128cv à injection mécanique, associé à une boîte de vitesses mécanique 5 rapports ou automatique 3 rapports. Il s'agit d'une version spéciale, produite à moins de 1500 exemplaires réalisés pour le marché italien, se rapprochant physiquement des Alfetta homologuées pour le marché américain avec de gros pare chocs, des feux de position latéraux et des jantes alu exclusives.

Fin 1981, l'Alfetta connaît un nouveau restyling qui touchera cette fois toute la gamme. Parmi les principales nouveautés de l'Alfetta de 1982 nous pouvons noter entre autre le porte plaque noir situé entre les feux arrière, les baguettes de protection latérales, des enjoliveurs de jantes noirs ou l'antenne radio incorporé au pare brise. A l'intérieur, on retrouve désormais le volant de la GTV. La 2000 se différencie des autres versions par sa calandre couleur aluminium et par la présence de lave glace sur les feux avant. Ses rétroviseurs sont à commande électrique, elle est équipée de ceintures de sécurité et d'appuis tête à l'arrière, vitres électriques avant, volant et pommeau de levier de vitesses en bois. Toutes les versions essence adoptent l'allumage électronique et des boîtes 5 vitesses plus longues. En Juin 1982, la gamme s'enrichit d'une nouvelle version : la 2000 Quadrifoglio Oro, équipée du moteur de la 2000 LI America. On retrouve sur cette version les doubles projecteurs avant, des jantes inédites, et quelques dotations supplémentaires dans l'habitacle (check control, réglage des sièges avant électrique, fermeture centralisée, vitres électriques à l'arrière et trip computer).

En mai 1983, l'Alfetta connaît le dernier facelift de sa carrière, à l'occasion duquel furent commercialisés la 2000 Quadrifoglio Oro à injection électronique (130cv à 5400 trs/min, consommation record de 8,6l /100km) et la 2400 Turbodiesel (2393 cm<sup>3</sup>, puissance de 95cv à 4200 trs/min, consommation de 8,1 l/100 km). Esthétiquement, la version 83 se différencie particulièrement par l'utilisation de nombreux plastiques noirs qui viennent alourdir la ligne et la ceinture de caisse, et un écusson de calandre plus petit et stylisé (la Quadrifoglio Oro conserve la vieille calandre et ses doubles optiques).

A l'automne 1984, l'Alfa 90 est présentée au salon de Turin, malchanceuse remplaçant de l'Alfetta (elle ne sera produite que trois ans). L'Alfetta sort définitivement des catalogues en mars 1985, après 13 années d'une carrière honorable. Il se disait d'elle qu'elle était l'Alfa Romeo la plus innovante depuis l'après guerre.



Alfetta 2000i Quadrifoglio Oro (1982 – 1983)



Alfetta 2000 (1982 – 1983)



Alfetta 2000 (1982 – 1983)



Alfetta 2000 (1982 – 1983)

## GIORNATA LANCIA & CLASSICHE

Fidèle à ma fibre lanciste, et encouragé par le succès de la manifestation en l'honneur de la Lancia Beta, c'est avec un grand plaisir que je pris en charge l'organisation de cette seconde édition de la Giornata Lancia & Classiche. Cette année, afin de recentrer géographiquement cette manifestation, la Corrèze et le Puy de Dôme furent nos terres d'accueils, dépaysement assuré !

La manifestation se déroulait sur la journée du dimanche 19 octobre, mais les premiers sur place s'étaient donnés rendez vous dès le samedi soir dans un sympathique petit hôtel à Bort les Orgues (19). Nous étions une trentaine à table, et comptions une quinzaine d'auto qui remplissait une grange faisant office de garage pour l'occasion.

Le lendemain matin, c'est sous un ciel dégagé (mais un température de 3°C) que nous attaquions cette formidable journée. Le rendez vous était donné au pied du Château de Val (19), situé en bord de lac et au pied d'une forêt. Le panorama qui se présentait à nous était de toute beauté, la brume se levant à peine. Le tout accentué par un véritable concerto de Lancia (Beta, Fulvia & Delta HF), d'Alfa (GTV6 & Spider) et de Fiat (X1/9, Ritmo Abarth, 130 Coupé, Coupé T20 & Barchetta). Quelques Lamborghini (Gallardo & Urraco) et Ferrari (348 TB) s'intégrèrent même à la bande son pour notre plus grand plaisir (merci plm). Une fois tout le monde en place, les 25 autos inscrites prirent la route, en départ cadencé, en direction d'un autre lac, le Lac Pavin (63), où le restaurant de François Joubert, Toque d'Auvergne, était prêt à recevoir nos troupes pour le repas de midi. 50km de petites routes sinueuses à souhait et de petits villages auvergnats séparaient nos deux points de concentration, procurant sensations de conduite pour le pilote de chaque équipage, mais également fascinations touristique pour son navigateur.

Sur place, une Alfa Romeo Giulia SS nous attendait. Véritable mythe des années 60, cette auto fut au cœur de toutes nos attentions. Son propriétaire nous fit l'honneur de se joindre à notre table, nous permettant d'échanger plus longuement bien entendu, mais également de continuer à contempler son auto. Le parking du restaurant se trouvant en bord du quai du lac, et la journée se déroulant toujours sous un ciel bleu, dégagé, accompagné par une flore aux couleurs d'automne, chacun put exploiter au mieux son appareil photo pour ramener des clichés de toute beauté.

A la fin du repas, le groupe emprunta un autre tracé pour retourner au point de rendez vous du matin, où une visite du Château de Val était programmée. Une nouvelle surprise nous attendait sur place : Franck (connu sous le pseudo Adhara sur notre forum) au volant de sa superbe Lancia Delta HF Integrale Evoluzione, série limitée Verde York, avait fait le déplacement pour venir à notre rencontre.

Le temps de la visite, des dernières photos, et chacun dut reprendre la route en fin d'après midi, afin de rejoindre Aveyron, Bouches du Rhône, Marne, Loire, Rhône, Vienne, Charente Maritime, Cher, Maine & Loire, Haute Garonne, Val d'Oise, Hérault, Guadeloupe et autres terres de provenance de nos participants.

Ce fut une nouvelle fois un réel plaisir que de partager ces instants en votre compagnie. Cette journée bouclait le programme officiel de l'Italian Cars Club pour sa saison 2008 et fut pour beaucoup d'entre nous un véritable feu d'artifices aux couleurs transalpines.

**Nous vous donnons rendez vous les 6 et 7 juin 2009 pour la prochaine Giornata Lancia & Classiche, sur Gonfaron (83).**

**Merci à Lancia France et au Lancia Héritage pour leurs soutiens.**

