

LE MOT DU BUREAU

Cher(e)s ICCistes,

Mon auto est vidangée, révisée, j'ai rendez vous pour son contrôle technique samedi avant de lui offrir ses premiers tours de roue le lendemain à l'occasion d'un petit rallye local. Les hostilités approchent, et j'espère que vos autos sont prêtes à participer aux nombreuses manifestations que nous vous proposons encore cette année. A quelques jours de notre première date, la Ronde Beaujolaise du 19 avril, vous êtes déjà près d'une soixantaine de personnes à répondre présent ! Malgré la morosité économique actuelle, il semble donc toujours agréable de rouler en notre compagnie (il reste que peu de places pour cette sortie, ne tardez pas à vous inscrire si votre bulletin n'est pas encore parti).

Vous avez d'ailleurs été nombreux à nous le témoigner lors du Motor Festival d'Avignon qui se tenait du 20 au 22 Mars. L'Italian Cars Club avait opté dans son choix d'autos exposées pour une Autobianchi A112 Junior et une Fiat 128 berline. Pas de modèle de prestige, pas de voiture de sport, mais deux autos craquantes et surtout populaires, qui ne manquèrent pas de toucher le public. Notre stand connu comme refrain durant ces trois jours « souvenirs, souvenirs... », tant les visiteurs étaient heureux de retrouver exposées leur première voiture, la voiture de leur auto-école ou l'ancienne auto familiale. Nous expositions également le Patchwork 2009 réalisé conjointement par Stéphane Antoine et Marc Pellecuier, sans aucun doute la plus belle carte de visite de notre club (téléchargeable sur la page d'accueil de notre site) qui eut aussi son effet. Parmi nos visiteurs, nous remercions particulièrement les délégations suisses, parisiennes ou lyonnaises venues nous saluer. A ce titre, Silvain et Nicolas Leonardi étaient fiers de nous présenter le programme en cours de finalisation de la Journée Nationale de l'I.C.C., qui se tiendra en Haute-Savoie en septembre prochain (bulletin de participation disponible avec le prochain B.I.M.). Merci également à Denis Decloquement et Pascal Rosania pour nous avoir confié leurs autos durant toute la durée du salon. Le Motor Festival d'Avignon a confirmé cette année encore sa place de N°1 de salon autos dans le sud de la France, puisque plus de 34 000 personnes sont venues admirer la centaine de Bugatti présentée. Les demandes des clubs pour y participer sont de plus en plus nombreuses chaque année, et s'il faudra jouer des coudes pour y retrouver notre place en 2010, vous pourrez compter sur nous.

C'est un B.I.M. plus que chargé qui vous attend ce trimestre puisque vous trouverez en pièces jointes les bulletins de participation de nos prochaines manifestations. Aussi, jusqu'à fin juin, ce ne sont pas moins de 4 rendez vous qui vous sont proposés, tous aussi alléchants les uns que les autres. Le 9 mai, c'est dans les Cévennes (30) que nous vous accueillerons pour une escapade dans une région aux paysages lunaires. Le 17 mai, changement de décors puisque c'est au cœur de la Forêt de Fontainebleau (77) que notre équipe vous proposera une balade verdoyante. Les 6 et 7 juin, plages et soleil nous accompagneront pour un week-end passé à Gonfaron (83) où notre club sera de balade le samedi, avant de représenter l'Automobile Italienne lors d'un salon auto le dimanche (ambiance garantie). Enfin, le 28 juin, l'association N.S.T. nous invite à une véritable découverte de l'Aveyron le temps d'une journée, avec une fois encore un programme bien ficelé.

Nous espérons vous retrouver nombreux à chacune de ses manifestations, dont la plupart se dérouleront sur des territoires encore non visités par votre club. A signaler également la tenue (le même week-end malheureusement) de la Giornata au Château d'Arlay (39) et la célébration des 30 ans de la disparition de Carlo Abarth au Château de Savigny les Beaune (21) les 23 et 24 mai ; manifestations auxquelles nous ne participons pas officiellement (faute de disponibilité dans notre calendrier) mais où vous retrouverez de nombreuses délégations d'ICCistes. Un dernier mot enfin pour vous remercier face à votre mobilisation record dans le renouvellement de vos adhésions cette année, mais aussi pour la confiance que nous témoignent les nouveaux adhérents durant ce trimestre.

A très vite sur les routes.

Passionnement

Alexandre FEDELE
Président de l'Italian Cars Club

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)
- 6 & 7 juin : Giornata Lancia à Gonfaron (83)
- 28 juin : Balade en Aveyron (12)
- août 2009 : Paris By Night (75)
- 30 août : Exposition à Charly (18)
- septembre 2009 : Journée Nationale (74 & Suisse)
- 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

LES RECETTES DE TITI

Risotto aux asperges (4 personnes)

Lavez et nettoyez 500g d'asperges, coupez les pointes et faites les bouillir pendant 5 minutes dans de l'eau salée. Les morceaux restants faites les bouillir à part 10 minutes, égouttez les et mixez les avec 2 cuillères à soupe de l'eau de cuisson afin d'obtenir une crème d'asperges. Préparez également 1 litre de bouillon végétal.

Dans une casserole versez 2 cuillères à soupe d'huile d'olive, ainsi qu'un oignon finement haché et 300g de riz Arborio, mélangez bien le tout à feu doux pendant 1 minute, couvrez de bouillon et continuez la cuisson encore 5 à 6 minutes. Ajoutez la crème d'asperges, les pointes, assaisonnez et rajoutez un peu de bouillon, cuisez à feu très doux pendant 20 minutes en remuant souvent pour ne pas que le riz accroche.

Cuisson terminée le riz doit être moelleux, ajoutez le Parmesan râpé, arrêtez le feu, mélangez le tout et laissez reposer pendant 2 minutes pour permettre au Parmesan de fondre. Servez très chaud.

Lancia Stratos HF

Histoire et Caractéristiques

Stratosphérique dans le vrai sens du terme : une voiture née pour gagner et caractérisée par un nom (l'abréviation de stratosphère) voulu pour souligner son contenu technologique très avancé. Avec une implantation mécanique d'avant garde (grâce à son moteur transversal monté pratiquement en position centrale) et un empattement réduit qui lui garantissent une maniabilité exceptionnelle, la Stratos se présentait dès sa présentation comme la prétendante au titre mondial des Rallyes. Le projet Stratos est caractérisé aux yeux de tous comme étant une somme de talents, Bertone pour sa ligne, Ferrari pour son moteur et Lancia pour cette mutualisation.

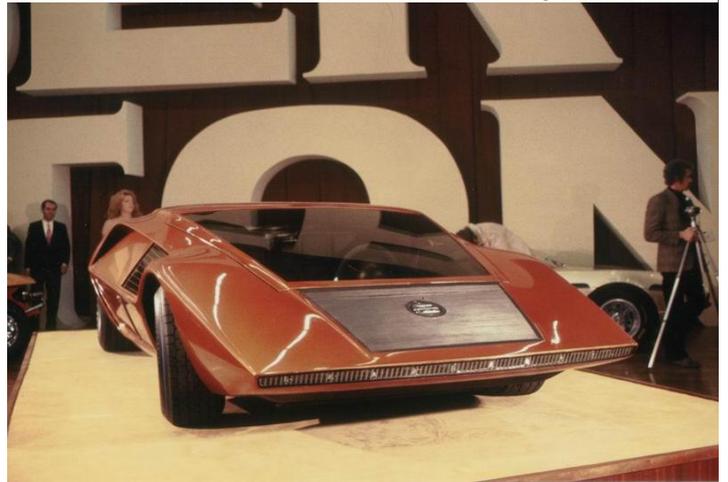
La carrosserie, complètement en fibre, a été dessinée dans les ateliers Bertone et s'inspire du prototype Stratos 0, du même designer et présenté au Salon de Turin en 1970, où il suscita un vif intérêt. Cet exemplaire à la conception scientifique avait une ligne profilée à ras de terre, avec le pare-brise avant en position quasi-horizontale. Il se dit que, lors de la présentation officielle de la Stratos 0 au sein de la Casa Lancia, l'auto fit son apparition dans la cour de l'usine avec Nuccio Bertone à son volant, se faufilant sous la barrière de sécurité qui en délimitait l'entrée, ce qui produisit un certain effet au sein de l'équipe d'ingénieurs qui assistait à la scène. Ce fut cette particularité aérodynamique, profilée à l'extrême, qui convainquit le nouveau responsable des départements sportifs et commerciaux de Lancia, un certain Cesare Fiorio, que la Stratos serait la remplaçante idéale de la Fulvia HF en compétition. Il communiqua cet enthousiasme à Piero Ugo Gobbato, alors directeur général de Lancia, pour mettre rapidement en production 400 voitures (nombre minimum nécessaire pour l'homologation en Groupe 4). Le développement de l'auto fut confié aux experts maison, Giampaola Dallara et Gianni Tonti, la finalisation de la carrosserie de cette révolutionnaire berlinette resta entre les mains de Bertone (qui comprenait dans son équipe le jeune Marcello Gandini) ; il ne lui manquait plus qu'un moteur.

Lancia disposait à l'époque de son V4 de la Fulvia HF 1600, que l'on retrouve d'ailleurs sur la Stratos 0, mais qui avait déjà été poussé à son extrême. Des propositions avec le moteur de la Flavia 2000 turbocompressé ou le V6 de la Fiat 130 furent vite mises de côté. Gobbato et Fiorio avaient immédiatement pensé que le V6 Ferrari, qui équipait déjà la Fiat Dino depuis 1966, aurait été parfait pour leur auto de course. Mais ils rencontrèrent une vive opposition d'Enzo Ferrari. Gobbato dut en faire part à l'Avvocato Gianni Agnelli, à la tête du Groupe Fiat, en appuyant sur le fait que, si Ferrari continuait à s'opposer, il serait contraint de faire appel à Maserati pour obtenir le moteur 3 litres de la Merak (en difficulté à l'époque sous l'emprise de Citroën qui cherchait à tout prix à se débarrasser de la maison au trident). L'accord était trouvé, Gobbato s'étant rendu personnellement à Modena pour finaliser le partenariat avec Maserati. Bien entendu, Maranello fut vite informée de la chose, et Enzo Ferrari, apprenant que « ceux là », comme il aimait parler des hommes de chez Maserati, étaient prêts à motoriser la Lancia Stratos, appela personnellement Gobbato pour lui dire : « Je te les donne moi les moteurs ». Le tour était joué, Fiorio et Gobbato se rendirent chez Ferrari pour conclure l'accord, et la Stratos avait trouvé son moteur. Le V6 dit Dino de 2400 cc développait 192 cv à 7000 trs/min sur la version stradale de la Stratos. Les ingénieurs de chez Lancia purent en tirer jusqu'à 300 cv à 8500 trs/min dans sa version la plus évoluée en rallye, 580 cv à 9000 trs/min dans sa version turbocompressée (à 1,5 bar de pression sur banc d'essai – la version de course n'exploita « que » 480 cv à 0,8 bar).

L'auto fut immédiatement compétitive, et sa conception totalement novatrice cachait encore de nombreux atouts. Son châssis tubulaire à structure monocoque centrale, très ingénieux, permettait aux mécaniciens d'intervenir rapidement en cas de problèmes grâce aux capots avant et arrière totalement amovibles rendant les organes de l'auto rapidement accessibles. Autre révolution sur la Stratos, sa monte pneumatique était différente entre l'avant et l'arrière de l'auto, la monte la plus importante était disposée à l'arrière pour mieux gérer la puissance du moteur, et des roues plus petites étaient disposées à l'avant pour la rendre plus maniable.



Bertone per stratosmania.com



Bertone per stratosmania.com



Bertone per stratosmania.com

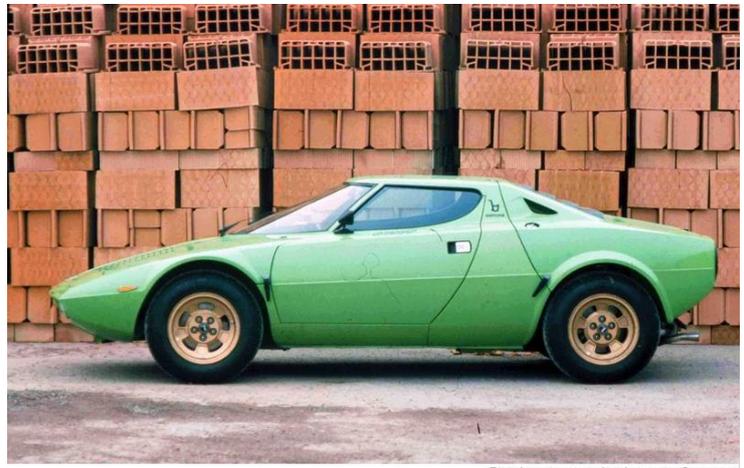


Bertone per stratosmania.com

La carrière sportive de la Stratos débuta au Tour de Corse en 1972, où Sandro Munari dut se retirer à cause de problèmes de suspension. Il fallut attendre 1973, au rallye d'Espagne, pour fêter la première des nombreuses victoires que cette Lancia allait récolter. Le premier titre mondial constructeur arriva en 1974 avec le moteur en configuration 2 soupapes par cylindre développant 275 cv à 7800 trs/min. De suite après le Montecarlo de 1975, la Stratos fut dotée d'une culasse 24 soupapes, permettant au moteur Dino d'atteindre 300 cv à 8500 trs/min, octroyant à la marque deux titres constructeurs supplémentaires. Malheureusement, après son succès triomphal lors du Montecarlo de 1977, sa carrière et son fort potentiel furent mis de côté suite à une décision du Groupe Fiat qui souhaitait privilégier la nouvelle arrivée Fiat 131 Abarth aux retombées commerciales plus importantes. Claudio Maglioli avait pourtant en préparation une Stratos extrême avec le moteur huit cylindres de la Ferrari 308 GTB, développant près de 400 cv pour démontrer que la Stratos était une vitrine sans concurrence possible du savoir faire de la maison turinoise. L'accord avec Ferrari ne fut cette fois jamais trouvé, laissant la Stratos terminer sa carrière rallystique en roues libres jusqu'en 1982 (ce qui ne l'empêchera pas de remporter encore de nombreuses victoires), laissant Fiat et sa 131 conquérir les titres constructeurs en 1977, 1978 et 1980.

En parallèle, et toujours dans un souci d'optimisation de sa Stratos, Lancia continuait ses recherches et développements. Aussi, en 1974 à l'occasion du Tour de France Auto, la Stratos se présenta avec son V6 turbocompressé, portant sa puissance à 350 cv. Malheureusement sa participation fut remise en cause par une chute depuis son transporteur. Elle refit une apparition sous cette configuration au Giro d'Italia, mais elle manquait d'efficacité. Une Stratos Turbo fut confiée à Carlo Facetti pour toute la saison 1975 du championnat d'Europe des GT. Le but était de rentabiliser le coût de fonctionnement de la Squadra Corse Lancia en multipliant les partenariats (Marlboro et Alitalia conjointement). En décembre 1975, la mise au point des V6 à turbocompresseur KKK fut plus aboutie pour obtenir 480 cv des moteurs Dino. La Lancia Stratos Groupe 5 (championnat d'endurance pour véhicules de tourisme modifiés) connut une saison peu glorieuse face aux Porsche rivales. Deux exemplaires furent produits : le premier brûla pendant une épreuve en Autriche, le second remporta le Giro d'Italia de 1976 avec Facetti à son volant, puis fut cédée à un amateur suite à l'abandon de Munari au Giro de 1977.

Durant toute sa carrière sportive, la Stratos remporta, entre 1972 et 1982, 92 victoires dans des épreuves internationales (dont 33 avec Bernard Darniche à son volant), 3 titres mondiaux et 3 titres européens ; une auto avant-gardiste qui, par sa conception, par sa ligne, sa sonorité et son palmarès, a marqué une époque et le cœur de nombreux passionnés.



Bertone per stratosmania.com



AVIGNON MOTOR FESTIVAL : 20-22 mars 2009

(Photos de Raphaël D'Hahier)

