

LE MOT DU BUREAU

Ce Bulletin d'Informations aux Membres arrive à point nommé, et pour cause, il est accompagné pour beaucoup d'entre vous de nombreux articles tant attendus à l'effigie du club, prêts à être glissés sous vos sapins de Noël. Calendriers, t-shirts, polos, autocollants, la panoplie complète de l'homme sandwich de l'Italian Cars Club !

A l'heure des bilans, nous ne pouvons que nous féliciter une nouvelle fois de cette année riche en événements pour le club, et en kilomètres pour vos autos. Malgré quelques expériences malheureuses, nous vous remercions pour votre participation toujours plus importante à chacune des dates qui vous ont été proposées.

Notre calendrier de manifestations pour l'année 2010 se verra aussi riche, avec un peu moins de dates mais une répartition différente de celles-ci, pour vous en faciliter l'accès. Nous continuerons à porter également une attention toute particulière sur le coût de chacune des prestations, la fameuse TVA à 5,5% dans la restauration devrait faciliter les négociations. Vous trouverez ci-joint nos premières dates pour 2010. Nous restons sur le principe de vous proposer une manifestation par mois entre mars et octobre, en comptant encore plus sur l'investissement personnel de certains d'entre vous dans l'élaboration de ces sorties. Frédéric Berger, Raphaël D'Hahier, Jean-Pierre Patsouris, Philippe Merlini, Pierre-Anthony Moreau et d'autres se sont déjà proposés. Remercions-les et souhaitons leur bon courage.

D'un point de vue financier, l'année est très bonne pour notre association. Pour la première fois nous dégageons un boni confortable, qui nous permettra sans aucun doute de vous faire bénéficier de quelques avantages supplémentaires. Nous en avons profité pour refaire les cartes de membres du club, ainsi qu'une nouvelle série d'adhésifs. Pour des raisons commerciales, nous en avons également profité pour renouveler l'abonnement à notre hébergement Internet pour les deux prochaines années, de quoi être tranquille pour le budget 2011. Nous devons par contre faire face à bon nombre d'augmentations de tarifs auprès de nos fournisseurs... principalement l'impression du B.I.M. La différence par rapport aux précédentes années s'est faite sur la maîtrise de nos charges, notamment sur celles des manifestations qui dans l'ensemble sont au quasi équilibre budgétaire.

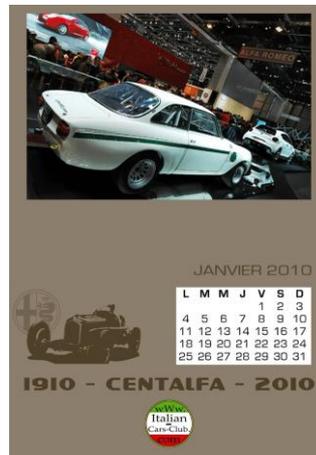
Vous pouvez dès à présent préparer, lustrer, bichonner vos autos pour la saison 2010, nous ne les ménagerons pas. Meilleurs Vœux à toutes et à tous.

Passionnément

Alexandre FEDELE
Président de l'Italian Cars Club

CALENDRIER 2010

6,5 € l'unité – Edition limitée à 100 unités



CALENDRIER DES MANIFESTATIONS 2010 DE L'ITALIAN CARS CLUB :

- 26 au 28 MARS** : Le Motor Festival d'Avignon (84)
- 18 AVRIL** : Giro Languedocien (34)
- 30 MAI** : La Giornata Lancia (03)
- 19&20 JUIN** : Journée Nationale (38)
- AOUT** : Paris by Night (75)
Exposition au Château de Charly (18)
- SEPTEMBRE** : A la découverte des Calanques (13)
- OCTOBRE** : Boucle Melunaise (77)
Excursion 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 fruits rouges (4 personnes)

Nettoyez 500g de fruits rouges, coupez-les en morceaux, sauf une douzaine (les plus petits) que vous garderez pour la décoration. Dans une casserole, faites fondre 20g de beurre avec un peu d'huile d'olive, versez 400g de riz Arborio, remuez 2 minutes jusqu'à ce qu'il soit bien enrobé de l'assaisonnement et devienne nacré.

Mouillez avec du vin blanc sec, mélangez bien. Dès qu'il s'est évaporé, ajoutez du bouillon de légumes préparé en avance (1l environ), au fur et à mesure que le riz l'absorbe. Salez et poivrez. Goûtez le riz au bout de 15 minutes de cuisson, incorporez les fruits en morceaux et éteignez le feu si le riz est cuit. Ajoutez 80g de ricotta et du parmesan râpé, couvrez et servez 2 minutes après.

ALFA ROMEO GIULIETTA

3^{ème} Génération

Au salon de l'automobile de Turin de 1955, Alfa Romeo présentait la Giulietta, l'automobile qui devait marquer le renouvellement de la marque milanaise. Au travers des 132 000 unités produites, cette auto est devenue un emblème pour Alfa Romeo, mais également pour l'automobile italienne. Ce succès amena même la marque à baptiser par deux fois des nouveaux modèles du même nom en 1977 et en 2009.

La Giulietta première du nom brillait par ses performances, sa sobriété, son freinage exceptionnel, sa capacité de chargement, le tout proposé à un tarif relativement abordable pour une auto de ce calibre. Les lignes de cette berline étaient directement dérivées du prototype de présérie présentée au public un an avant, et appelé Giulietta Sprint.

Le moteur de la première version, un 4 cylindres de 1290cc, avait une puissance de 50cv et était doté d'une boîte à 4 vitesses. En 1957 fut présentée la version plus puissante, dénommée Giulietta TI (Turismo Internazionale) avec quelques modifications esthétiques sur le coffre et sur les feux arrière, et surtout dotée d'un moteur de 65cv ; elle sera engagée avec succès en compétition, notamment en rallye ou en course d'endurance.

C'est au salon de Francfort de 1959 que débuta la nouvelle version de la Giulietta. L'auto était en général beaucoup plus soignée dans sa présentation intérieure et extérieure. En février 1961, l'actrice Giulietta Masina fut invitée à baptiser la 100 001^{ème} Giulietta : seuil très significatif pour l'époque du succès commercial de l'auto dans ses différentes versions. La même année, la puissance de la TI fut portée à 74cv, ce qui lui permettait d'atteindre les 160 km/h.

Pour la fin de sa carrière, elle fut motorisée par un moteur unique, le 1300 de la Giulia qui la remplacera en 1964.

Parmi les modèles dérivés de cette Giulietta, nous pouvons nous pencher sur la Giulietta Sprint, qui avait été conçue pour attirer un grand nombre de clients autour d'une auto compacte, moins chère et plus abordable par rapport aux contraintes fiscales de l'époque. C'est principalement cet argument fiscal qui contraignit le choix du moteur vers un 4 cylindres de 1290cc. C'est Bertone qui signa le prototype présenté au salon de Turin en 1954, avant que la berline ne vit le jour en 1955, suivie de près du Spider.

En 1956, une nouvelle version vient appuyer la Sprint dans son succès commercial : la Giulietta Sprint Veloce, plus puissante (90cv) et plus rapide (180 km/h) grâce à son alimentation à double corps.

Enfin, en 1960, la version Giulietta SZ (Sport Zagato) vit le jour et fut allégrement engagée en compétition.

La Nouvelle Giulietta, celle de 1977, devait remplacer la très appréciée Giulia en utilisant une mécanique déjà existante (celle de l'Alfetta), tout en évitant de cannibaliser le reste de la gamme au catalogue. C'est ainsi que naquit une berline 3 volumes au dessin très angulé, avec un capot long et tombant, à l'inverse de son arrière très court et assez haut.

Dès son lancement, la Giulietta était disponible en deux versions équipées d'un moteur 4 cylindres double arbre (bialbero) de 1357cc pour 95cv ou de 1570 pour 109cv. Ce n'est qu'en 1979 que la gamme s'enrichit d'une version 1779cc de 122cv, puis en 1980 de la 2.0 Super, dotée d'un moteur de 2 litres et de ses 130cv, caractérisée par sa finition intérieur velours marron et sa peinture métallisée.



En 1981 un restyling touche bon nombres de détails sur la carrosserie et l'intérieur de l'auto. Les pare-chocs sont en plastiques noirs, les rétroviseurs, les revêtements internes, la planche de bord redessinée, etc... La gamme comprenait les versions 1,3l et 1,6l, avec une finition de base, la 1,8l avec une finition plus soignée et la 2,0l TI à la finition plus sportive. En 1982, les version 1,6l et 1,8l adoptèrent une nouvelle boîte de vitesses avec des rapports plus longs. La même année apparaît la Giulietta 2,0l Turbo diesel, développant 85cv. Elle était disponible avec la finition de base (équivalente à celle de la 1,3l), mais également en finition dite "L" (équivalente à celle de la 1,8l).

A la fin 1983 nacquit la troisième série de cette Giulietta. Les mises à niveau touchèrent les pare-chocs, la planche de bord, les feux et les intérieurs. La version 1,3l fut retirée de la gamme, la 2,0l descendit en finition tout en perdant son appellation TI. En 1984 l'offre fut complétée par une version 2,0l Turbo Autodelta, équipée d'un 2,0l turbocompressé de 170cv et dotée d'une finition très racée avec son intérieur rouge, ses jantes en aluminum, sa peinture métallisée.

La Giulietta deuxième du nom fut retirée du catalogue Alfa Romeo en 1985, au profit de l'Alfa 75.

C'est au Salon de Genève qui se tiendra très prochainement, que la nouvelle Alfa Romeo Giulietta débutera sa carrière. Elle sera progressivement mise en vente sur tous les principaux marchés et relancera la marque dans l'un des segments parmi les plus importants d'Europe. Dans l'année du centenaire, ce nom est un hommage à un mythe de l'automobile et d'Alfa Romeo. L'auto se veut sportive, stylée et confortable. Belle synthèse pour cette compacte qui fera 4,35m de long, très attendue par tous les propriétaires d'Alfa 147 qu'elle vient remplacer.

Pour le lancement du modèle, 4 moteurs Turbo sont attendus, tous dotés du système « Start&Stop » : deux à essence (1.4TB de 120cv et 1.4TB MultiAir de 170cv) et deux diesel (1.6 JTDM de 105cv et 2.0 JTDM de 170cv). La gamme comprend également l'excellent moteur 1750 TBi de 235cv, avec le prestigieux équipement Quadrifoglio Verde.

Souhaitons lui une belle carrière et d'apporter beaucoup de plaisirs à ceux d'entre nous qui en feront l'acquisition.



EXCURSION SUR LA MONTAGNE NOIRE

Par Philippe Merlini



Pour sa première sortie sur les routes du Pays cathare, l'Italian Cars Club avait convié ses membres à une sympathique balade avec road-book.

C'est sur la place du Foirail à Bram que notre vingtaine d'équipage se retrouva, autour d'un petit déjeuner d'accueil servi, avant le départ en direction de la cité de Carcassonne, patrimoine de l'Humanité, par la "Romaine" D33. Après Carcassonne, les hostilités commencèrent sur les routes primaires et sinueuses qui ont conduit les Fiat 124 Spyder, Barchetta, 131 Mirafiori, Lancia Aurelia B10, Beta Coupé et autres automobiles italiennes représentées aux Châteaux de Lastours.

La D101, route du Pays Cathare par excellence mena notre groupe à Mas-Carbadès, lieu hautement historique de la guerre de l'hérésie Cathare, sinueuses à souhait, où les carburateurs ont pu donner de la voix. Les Gorges de l'Orbieil ont fait également échos du passage de ces belles italiennes, rejoignant Cuxac-Carbadès, St Denis, et le château de Saissac, par Caudebronde où les routes tapissées des premières couleurs automnales ont enjoué les équipages. La première partie de cette sortie marqua un temps d'arrêt à Saissac, avec son château datant de 1096, dans la Montagne Noire.

Après un copieux repas dans le non moins réputé restaurant Lafage, la D629 emmena nos participants à Montolieu – 3ème village du livre en Europe, puis à l'abbaye de Villelongue, construite par les cisterciens en 796 après J.C dans la plaine de la Vernassonne.

La plaine Lauraguaise s'est vue accueillir des autos rarement croisées sur ces petites routes et le château de St Martin le Vieil s'est presque senti envahi par cette horde de machines d'une autre époque. Le "Pont de la Crête", jouxtant cet édifice médiéval, construit sous Charlemagne, a ressenti les vibrations des échappements jusqu'à ses fondations.

C'est en fin d'après-midi, que la D4, autre voie romaine jadis reliant Bram à la Montagne Noire, que le propriétaire du domaine de Villarzens, bâti à l'époque gallo-romaine, a accueilli ces autos et leurs équipages pour un brunch, suivi d'une dégustation de vins et d'explication d'art viticole des bienvenues. Une belle journée ICC comme nous les apprécions au Club.

