

LE MOT DU BUREAU

Nous y sommes enfin ! Que cet hiver fut long et rude... mais à moins à 15 jours de la première manifestation ICCiste au programme cette année, les mécaniques et leurs équipages semblent bruler d'impatience pour flirter avec le macadam... Lors de la rédaction du précédent B.I.M., le bureau du Club était inondé sous une livraison de 250 polos prêts à vous être retournés. La satisfaction générale ressentie après que vous ayez reçu votre commande nous a poussés à travailler sur un nouveau projet de vestes brodées reprenant le logo du club. Nous pensions profiter du Motor Festival d'Avignon pour en faire produire une toute petite série, afin d'attirer votre attention avec ce nouveau produit (ce qui n'a pas manqué). Malheureusement il ne connaîtra pas de suite (du moins sous cette forme), les variations et différence de taille étant trop importantes, provoquant à coup sur de trop nombreux retours. A suivre donc.

Vous trouverez ci-joint 3 bulletins de participation pour les prochaines dates au calendrier du club. A l'heure où nous vous adressons ces quelques mots, il reste quelques places (4 pour tout dire sur les 25 prévues) pour la Ronde Languedocienne programmée le 18 avril prochain (je vous invite à me joindre par téléphone au préalable pour être sur qu'elles n'aient pas été souscrites depuis si vous êtes intéressés). Nous vous donnerons rendez vous ensuite le 30 mai dans l'Allier pour la Giornata Lancia, premier rassemblement interclubs Lancia de France, organisé à l'initiative des Squadre Beta & Fulvia (toutes les marques italiennes y sont conviées, et nous comptons à ce jour près d'une quarantaine d'autos inscrites tous clubs compris). Enfin, grâce au formidable travail réalisé par le seul Frédéric BERGER (Italomaniac), vous trouverez ci-joint le bulletin de participation pour notre traditionnelle Journée Nationale de l'Italian Cars Club programmée pour le week-end des 19 et 20 juin en Isère : prestations de hautes qualités garanties (garage carrelé et climatisé pour les voitures et piscine couverte pour leurs équipages le samedi soir). Les places sont là aussi limitées (25 équipages), ne tardez pas à vous inscrire... Vous recevrez lors du prochain B.I.M. (début juillet) la suite et fin des manifestations prévues pour le second semestre de l'année.

Nous travaillons actuellement sur différentes collaborations avec des professionnels pour vous assurer les meilleurs prix sur tout ce qui touche à notre passion commune. Après BPS Racing (pièces & équipements automobiles) et le Cabinet Therond (assurances) qui nous soutiennent depuis plusieurs années, nous sommes fiers de rajouter à la liste Prestige43.com (miniatures) et Mister-Auto.com (pièces automobiles). Devrait normalement se finaliser prochainement une collaboration avec un fournisseur spécialisé dans l'importation depuis l'Italie de pièces détachées pour nos autos. Le détail de ces offres est consultable depuis la section membre de notre forum.

Enfin nous sommes très fiers de constater qu'en l'espace de trois mois, le club a déjà enregistré autant de demandes d'adhésions que durant toute l'année 2009. Espérons rencontrer le même engouement lors des différentes dates énumérées ci-haut !

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 :

- 18 AVRIL** : Ronde Languedocienne (34)
- 30 MAI** : La Giornata Lancia (03)
- 19&20 JUIN** : Journée Nationale (38)
- AOÛT** : Paris by Night (75)
- 29 AOÛT** : Exposition au Château de Charly (18)
- 18&19 SEPTEMBRE** : Viaggio Stradale in Provenza (13)
- OCTOBRE** : Boucle Melunaise (77)

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

info@italian-cars-club.com

LES RECETTES DE TITI

Bavette au crabe (4 personnes)

Faites bouillir votre faitout avec une grande quantité d'eau salée. Dans une sauteuse mettez 4 cuillères à soupe d'huile d'olive, 1 échalote émincée finement et faites revenir sans brûler, ajoutez un verre d'eau de la cuisson des pâtes, cette opération doit durer 5 minutes.

Ajoutez 280g de crabe émietté, 1 petit verre de Marsala blanc et faites évaporer, ajoutez de la crème fraîche, le jus de la boîte de crabe, salez, poivrez, versez vos bavette (ou spaghetti) que vous aurez retiré Al dent. Mélangez et laissez sur feu vif 3 minutes. Servez sur un plat de service chaud et saupoudrez d'estragon. Ce plat rempli d'arômes se déguste avec un bon vin blanc très frais

LANCIA FLAVIA

1960 – 2010

C'est au Salon de Turin de 1960 que la Lancia Flavia fut présentée et sa configuration alimenta pendant plusieurs mois les experts du secteur automobile. La Flavia représente alors pour la marque le début d'une seconde période de grandes innovations.

Nous retrouvons à l'initiative du projet l'ingénieur Antonio Fessia, un des meilleurs ingénieurs italiens, qui avait démissionné de son poste de chef de projets chez FIAT à cause des nombreuses divergences sur les futurs modèles avec la direction en place. Lancia venait tout juste d'être rachetée par le financier Carlo Pesenti, ce dernier offrant à Fessia la direction technique de la marque et, conjointement, l'opportunité de mettre en pratique ses convictions personnelles sur le futur de l'automobile. Antonio Fessia s'était fixé comme objectif de construire une auto totalement révolutionnaire à la hauteur de la tradition innovatrice de la marque ; sachant qu'il avait déjà eu l'occasion d'exprimer ses différents choix techniques dans son passé. En effet, Antonio Fessia avait déjà travaillé sur un projet qui resta sans suite d'une voiture équipée d'un moteur de 1100 cm³ monté à l'avant en position longitudinale et à traction avant : la Caproni Cesma F-11 (présentée au Salon de l'Automobile de Paris en 1947). Elle peut être considérée, vues les solutions techniques adoptées, comme la progénitrice de la Flavia.

La carrosserie, dessinée par Pietro Castagnero, a une ligne peu conventionnelle, avec de grandes surfaces vitrées et un habitacle très raffiné. De dimensions généreuses (4,58 m de long et 2,65 m de large) et dotée d'un vaste coffre à bagage, la berline Flavia qui dispose d'une banquette avant et d'un plancher plat permet d'accueillir jusqu'à six personnes à son bord. Elle était notamment dotée d'un cendrier et d'un allume-cigare, d'un miroir, d'un plafonnier automatique, d'une horloge, de lumières de sécurité sur le flanc des portes et d'une instrumentation complète au tableau de bord, signes de richesse d'équipement pour l'époque.

Autres chamboulements dans l'industrie automobile italienne de cette ère, la voiture était équipée du premier moteur boxer Lancia (l'alliage léger employé était d'ailleurs très coûteux à produire). Pour éviter toutes vibrations, il était fixé sur avec un châssis auxiliaire abaissé sur des appuis élastiques. Le système de freinage était quant à lui composé d'un double circuit hydraulique et des disques sur chaque roue.

La première motorisation semblait sous dimensionnée avec son 1500 cm³ et ses 78cv (148km/h de vitesse de pointe) vue les nombreuses et prometteuses solutions techniques adoptées. La gamme fut rapidement enrichie par un 1800 cm³ de 92cv, qui évolua en 1965 grâce à l'emploi d'une injection mécanique Kugelfischer qui porta la puissance à 102cv (une première en Italie). Enfin la cylindrée fut portée à 2000 cm³, obtenant 115cv sur la version à carburateur, 124cv sur la version à injection mécanique Kugelfischer en 1969, et 126cv sur la version à injection électronique Bosch en 1971.





Der neue
Lancia 2000
gibt sein Debüt
auf dem deutschen Markt.



Diese neue Nobel-Limousine verkörpert beste Lancia-Tradition: zurückhaltend-vornehme Linienführung, ungewöhnlich hoher Ausstattungskomfort, wertvolle Materialien und Verarbeitung sowie exzellente Technik mit den entsprechenden Ergebnissen für Fahrkultur und -Sicherheit.

Alles in allem also ein Wagen für Herrenfahrer, welche diese Art Autos zu bauen, zu würdigen wissen und auch zu honorieren bereit sind.

Die wichtigsten Daten: 2 Liter, 115 PS, Spitze 175 km/h, 0-100 km/h in 12 sek., Frontantrieb, Superduplex-Bremsystem mit Servounterstützung, Servolenkung, 4 Halogenscheinwerfer, komplette Serienausstattung (u.a. Samtbezüge, hochwertige Bodenteppiche, Thermohockscheibe mit Jalousie, Kopfstützen an den Vordersesseln), perfekte Instrumentierung (mit Drehzahlmesser).

Komplett: DM 15.000,- a.W.

An die TRANSCO-Automobil-Vertriebs GmbH
71 Heilbronn, Postfach 2666
Ich möchte mehr über Lancia wissen, speziell über das Modell

Anschrift _____

A 12

En 1967 la Flavia subit un profond restyling qui modernise sa ligne pour se rapprocher de celle de sa sœur cadette, la Lancia Fulvia. Une version restylée, ne portant plus le nom de Flavia mais celui de Lancia 2000, est ensuite lancée en 1971 après que Lancia ait été reprise par FIAT. C'est la version la plus aboutie de la Flavia. Elle devenait alors le modèle haut de gamme du catalogue de la marque jusqu'en 1975, en attendant l'arrivée de la Lancia Gamma en 1976.

Si la berline pouvait être critiquée pour sa ligne, la version Coupé (réalisée par Pininfarina) peut être considérée comme une réussite stylistique pour son époque. D'un style typiquement italien à 3 volumes, le coupé Flavia fut présenté en 1962 pour suppléer la Lancia Aurelia B20. La voiture a un empattement raccourci de 170 mm par rapport à la berline mais offre un habitacle spacieux pouvant accueillir quatre passagers. Le coffre est d'une capacité étonnante. Ce Coupé avait de grosse similitude dans son dessin avec la Ferrari 250GT, toujours du même Pininfarina, et se personnalisait par un fin mélange d'élégance et de sportivité. La mécanique était directement dérivée de la berline avec quelques modifications pour monter en puissance. Ainsi le 1500 cm3 atteignait 90cv grâce à 2 carburateur double corps, au lieu des 78cv de la berline, pour une vitesse maximale de 170km/h. Conjointement à l'évolution de la gamme du Coupé au fil des années, cylindrées, puissances et prestations du moteur de la Flavia connurent de nombreuses améliorations, permettant à son ultime version la 2000 HF de 1971 d'atteindre les 200km/h pour une puissance de 130cv. Tout comme la berline, la Flavia Coupé fut rebaptisée 2000 Coupé à partir de 1970, en même temps qu'un profond restyling qui modernisa la ligne de l'auto.

Il faut signaler que la Flavia fut la première Lancia utilisée dans la récente Squadra Corse HF interne à Lancia, dirigée par Cesare Fiorio, en attendant l'arrivée de la plus agile Fulvia. Dans sa version de course, le moteur de la Flavia 1800 développait 160cv, ce qui permit de remporter notamment le Rallye de San Remo en 1962 et en 1963, ainsi qu'à René Trautman de mener une très belle carrière en France avec trois succès remportés entre 1964 et 1965 (Critérium Alpin, Rallye Lyon Charbonnières et Coupe des Alpes).

La Flavia Coupé Pininfarina ne fut pas l'unique dérivée de la famille Flavia. Il était de tradition chez Lancia de laisser la possibilité à d'autres carrossiers de réaliser leurs propres variantes. C'est ainsi que Zagato proposa la version anticonventionnelle Flavia Sport Zagato, tout en aluminium et d'un style aérodynamique lui permettant d'atteindre les 190km/h avec le moteur de 1800 cm3. Cette version fut également engagée en compétition par la Squadra Corse HF.

Autre variante à signaler, la version la Lancia Flavia Convertible de Vignale, dérivée de la berline et dessinée par Giovanni Michelotti.

Les premières Flavia étaient critiquées d'un point de vue esthétique et sur leurs prestations, mais elles comptaient de nombreux atouts très appréciés : qualité de fabrication, matériaux employés, prestations de routière, fiabilité et niveau de confort. Le plus gros point noir de l'auto restait, malgré les évolutions stylistiques apportées, son prix de vente, ce qui l'empêcha de connaître le succès escompté.





15^{ème} Raid des Neiges : 8 & 9 janvier 2010

Une belle délégation d'ICCistes participait à la 15^{ème} édition du Raid des Neiges des ancêtres de l'automobile, randonnée hivernale organisée sur les routes glacées entre Orléans et Aurillac. La compétition s'est révélée aussi rude que l'hiver 2010 que nous venons de vivre.

Cette année 115 équipages prenaient le départ de cette véritable aventure, dont 5 voitures issues de notre club. La neige était présente durant tout le parcours, et ce raid se transforma rapidement en véritable péripétie pour certains participants. Entre l'aller pour se rendre au point de départ, la randonnée et le trajet du retour, certains ont du rouler plus de 1000km sur des routes enneigées et/ou glissantes... frissons et sueurs froides garantis !

Même si le classement final ne représente que peu d'intérêts face à tant d'adversités, nous pouvons féliciter nos équipages pour leurs belles prestations dans des conditions climatiques aussi extrêmes.

Equipages ICC inscrits :

Hubert Gabilloux & Eric Thiault : Lancia Fulvia Coupé 1,3s Rallye n°48,

Luc Maillard & Gérard Thiault : Fiat 850 Coupé Sport n°52,

Raphaël D'Hahier & Benoit Guyot : Autobianchi A112 n°101,

Steven & Ludovic Verot : Lancia Fulvia Sport Zagato n°103

Emmanuel Berra & Hervé : Lancia Thema 8.32 n°108

Classements au général des participants ICC :

10ème Hubert Gabilloux & Eric Thiault - 8ème de la série 3 (entre 1954 et 1970),

52ème Raphaël D'Hahier & Benoit Guyot - 12ème de la série 5 (entre 1975 et 1985),

65ème Steven & Ludovic Verot - 16ème de la série 5 (entre 1975 et 1985).

Non classés ou hors course :

Emmanuel Berra & Hervé - hors classement puisque limité à l'année 1985,

Luc Maillard & Gérard Thiault - abandon suite panne mécanique (pompe à eau).

Avec cette compétition s'ouvrait officiellement la Squadra Corse de l'Italian Cars Club, site destiné à promouvoir les engagements des membres de l'Italian Cars Club au sein des diverses compétitions automobiles : Rallyes, rallyes de régularité, rallyes raid, courses d'endurance V.H., etc... Nous vous invitons à découvrir ce nouveau site, et à l'agrémenter vous aussi de vos récits & aventures au volant de vos italiennes.



