

LE MOT DU BUREAU

L'année 2010 est terminée, vive l'année 2011 ! C'est sur cette note d'optimisme que j'aborderai cette nouvelle saison ICCiste, en n'oubliant pas bien sur de vous la souhaiter la plus heureuse possible. Santé, prospérité, et des milliers de kilomètres en notre compagnie.

De coutume en cette période, vous trouverez joint à ce Bulletin d'Informations aux Membres le bilan de notre année passée. Le club termine ses activités sur deux notes positives. Nous frôlons la centaine d'adhérents, confirmant la croissance que le club connaît depuis sa constitution. Nous dégageons également un boni de 227 €, portant nos réserves à 1 471€. Ce résultat peut paraître faible rapporté à la progression du nombre de membres ; il s'explique en ces quelques points. Nous nous sommes lancés l'hiver dernier dans une opération de polos ICC qui s'est avérée couteuse. Les frais de port ont rapidement eu raison de la faible marge réalisée (adresses insuffisamment renseignées pour les cas où les colis nous étaient retournés entier par exemple... merci La Poste). La fréquentation de nos manifestations est stable (51,6 personnes en moyenne en 2009 contre 50,4 en 2010) mais les marges unitaires sont plus restreintes pour compenser l'augmentation des tarifs de nos prestataires (malgré une TVA à 5,5% dans la restauration...). Nos charges administratives absorbent 53% du montant des cotisations encaissées (contre 49% en 2009), et ce malgré le changement de certains fournisseurs pour maîtriser nos coûts. Nous porterons encore plus d'attention en 2011 sur ces postes. Autres charges importantes, hébergement du site et impression des adhésifs & calendriers représentent un coût de 1 297€ au titre de 2010. Nous sommes déjà en mesure de vous assurer que ces charges ne dépasseront pas les 1 000€ dans notre budget 2011, le club bénéficiant de 11 mois d'hébergement gratuit cette année et l'impression des calendriers a été confiée à un nouveau fournisseur (- 30% sur le prix).

Pas de Motor Festival d'Avignon en 2011, le budget sera transféré au bénéfice de la représentativité du club aux Classic Days où nous serons doublement actifs. Nous mettons notre administration et notre forum au service d'une manifestation organisée par deux adhérents ICCistes en l'honneur des 30 ans de la Maserati Biturbo. Conjointement à cet événement, l'ICC est en train de s'organiser pour vous accueillir afin de profiter au mieux, et à moindre coût, de ce rassemblement automobile unique en France.

Les manifestations au programme en 2011 vous sont présentées dans ce bulletin. Nous travaillons également sur l'année 2012 qui célébrera les 10 ans de l'Italian Cars Club. Nous préparons un budget pour être présent l'an prochain à Rétromobile, ainsi que pour organiser une manifestation de taille dans le centre de l'hexagone. D'où une plus grande vigilance en 2011 dans la maîtrise de notre budget, pour élaborer une année 2012 festive et, nous l'espérons, inoubliable.

Permettez-moi une nouvelle fois de vous souhaiter tous mes vœux pour cette nouvelle année 2011.

Passionnément

Alexandre FEDELE
Président de l'Italian Cars Club

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS 2011 DE L'ITALIAN CARS CLUB :

- 4 Avril : Journée ICC dans les Châteaux Cathare (11)
- 30 Avril / 1^{er} Mai : Classic Days (58)
- 8 Mai : Ronde Cévenole (30)
- 22 ou 29 Mai : La Fête de la Betterave (60)
- Mi-Juin : Ronde Bourguignonne (21)
- Fin Août : Paris By Night (75)
- Fin Septembre : Journée Nationale (69)

Pour toutes demandes d'informations ou propositions de manifestations (nous cherchons activement des personnes motivées pour nous faire découvrir de nouvelles routes), merci de nous contacter par mail :

info@italian-cars-club.com



LE CLUB DÉDIÉ À L'AUTOMOBILE ITALIENNE

CALENDRIER 2011



**DISPONIBLE POUR TOUT RENOUVELLEMENT
D'ADHESION RECU AVANT LE 31 MARS 2011 !**
(sous réserve des stocks disponibles)

LES RECETTES DE TITI

Penne ai Broccoli Romano (4 personnes)

Lavez 1 brocoli et découper le en petits bouquets, faites cuire dans une casserole d'eau salée (environ 5l) et retirez quand les bouquets deviennent tendre. Coupez la pancetta en morceau. Dans une sauteuse avec 2 cuillères à soupe d'huile d'olive faites revenir 2 gousses d'ail avant d'y plonger la pancetta 2 minutes à feu moyen. Cuisez 400g de Penne al dente dans l'eau précédemment utilisée pour la cuisson du brocoli, égouttez-les. Mélangez le tout, assaisonnez et saupoudrez de pecorino pepato ou de pecorino romano.

FIAT 130

1969-1977

Lorsque Fiat prévoit le remplacement de la Fiat 2300, berline haut de gamme très appréciée au milieu des années 60, les études sont faites dans une optique de continuité et sans rupture technologique. Différentes carrosseries ont déjà été proposées, mais sans convaincre ; la carrosserie jugée la plus plausible reprend les lignes de la future Fiat 125 alors en cours de finalisation (sortie en 1967).

Dante Giacosa, ingénieur réputé et expérimenté, est à la tête du développement de la marque turinoise, et fait remarquer à sa direction qu'il est vital de consacrer tous les moyens de FIAT dans les voitures populaires et dans le milieu de gamme, sans chercher à s'aventurer dans le haut de gamme. Il recommande alors l'abandon du développement de la plate-forme 2300 au profit d'une version rallongée de la Fiat 125, une version qui comporterait un capot moteur rallongé capable d'accueillir l'excellent 6 cylindre en lignes de 2300 cm³ développant 136cv. En toute logique, ce 6 cylindres en ligne aurait évolué, gagnant un arbre à cames en tête et une courroie crantée, mais l'idée sera abandonnée faute de temps et de moyen. La solution avancée pour motoriser cette berline serait de partir du 2300cc en ligne, et de le majorer à 2800cc... Une autre proposition consistait de partir du moteur 128 (4 cylindres de 1116 cm³) et d'en dériver un 6 cylindres fortement majoré en cylindrée. À ce stade, il aurait été plus facile d'opter pour un 6 cylindres en ligne, mais la direction FIAT trancha en faveur d'un V6. Aurelio Lampredi reçoit ainsi l'ordre de doubler le développement du moteur 128, avec la mise en chantier d'un gros V6 qui en est dérivé, constitué de deux bancs de 3 cylindres inclinés à 60 degrés. Pour le reste et compte tenu du délai pressant (nous sommes en 1967 et la voiture est prévue pour 1969), il est spécifiquement demandé à Dante Giacosa d'utiliser des éléments préexistants.

Dante Giacosa opte pour le modernisme avec un train roulant à quatre roues indépendantes et des suspensions à fort débattement. Une telle solution s'accompagne d'une propension à prendre du roulis en virage, ici contrée par des barres stabilisatrices tant à l'avant qu'à l'arrière. Durant le développement du projet, le poids total du véhicule passe allègrement de 1 300 kg estimés à 1 600 kg sur la balance. Il s'ensuit une forme de sous-motorisation.

Le premier moteur est apparu en 1969, lors de la présentation de la 130 Berline, d'une cylindrée de 2 866 cm³ (alésage de 96 mm et course de 66 mm). Ce premier moteur développe une puissance de 140 ch DIN à 5 600 tr/min. Le couple maxi atteint quant à lui de 22 mkg au régime modéré de 3 200 tr/min.

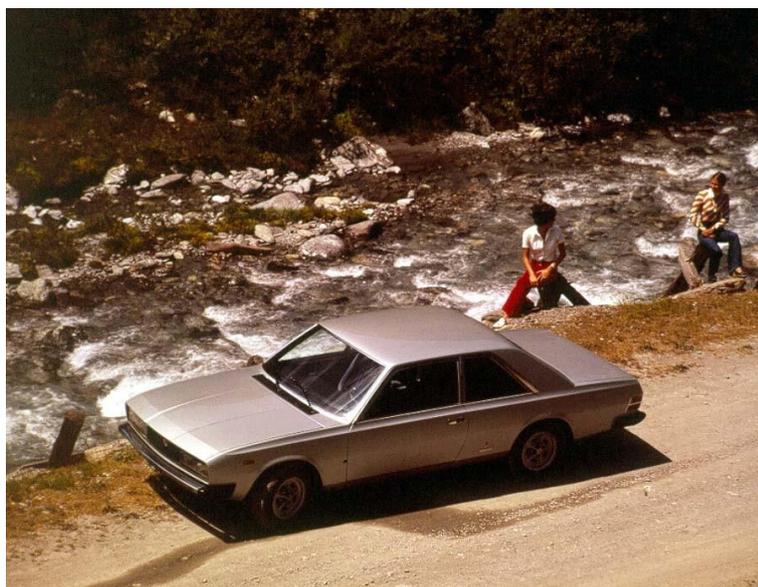
En 1971, lors de la présentation de la 130 Coupé au Salon de Genève, le moteur de la Fiat 130 passe à 3 235 cm³ via un réalésage (alésage de 102 mm et une course de 66 mm). Sa puissance atteint les 165 ch DIN à 5 600 tr/min, et le couple maxi, les 25 mkg au régime toujours modéré de 3 300 tr/min.



immagine tratta da pubblicazione originale FIAT



immagine tratta da pubblicazione originale FIAT



Sur autoroute, à 120 km/h en 3e en boîte automatique, le moteur vibre à plus de 4 000 tr/min. Cela engendre un vrombissement désagréable du côté du pot d'échappement arrière. Ce dernier, d'une tonalité agréablement sportive à faible allure, fait alors entrer en résonance le plancher arrière. Les journalistes ne se sont pas privés pour mettre ce défaut en lumière, exhortant FIAT à corriger le problème. La situation s'améliore avec la boîte manuelle, qui tire plus long en cinquième. C'est aux alentours de 140 km/h que survient le phénomène de résonance. Puis, au fil des kilomètres, la ligne d'échappement se dégrade, en particulier le pot arrière qui se perce, de sorte que même au ralenti, l'échappement de la voiture laisse échapper des tonalités peu valorisantes. Les essayeurs mentionnent également que menée de façon rapide, la Fiat 130 consomme jusqu'à 20 litres aux 100 km.

La Fiat 130 est dotée d'une direction assistée, de 4 freins à disque, d'une boîte automatique (manuelle en option), d'un différentiel à glissement limité ZF (en option sur la berline et de série sur le Coupé), et d'une installation d'un air conditionné (cette dernière en option). Le volant d'origine, tulipé et sportif dans sa forme, en plastique dur noir, semble d'un diamètre inutilement grand, justifié cependant par la nécessité de dégager la vue sur les cadrans du tableau de bord qui est imposant.

La Fiat 130 Berline est dessinée par les Boano père et fils du Centro Stilo Fiat. Paolo Martin, designer qui à l'époque travaillait chez Pininfarina en tant que chef du département styling, est l'auteur du de la Fiat 130 Coupé.

Les chiffres de vente sont ridiculement bas. Fiat produit des centaines de milliers de voitures par an, mais la contribution de la Fiat 130 est négligeable : 15 093 exemplaires de versions berline et 4 491 exemplaires de la version coupé entre 1969 et 1977. Il s'ensuit qu'à l'aube des années 1980, FIAT se retrouve éjecté du clan des constructeurs haut de gamme, par manque de technicité. La Fiat 130, vitrine de la gamme Fiat, n'a pas été conçue comme telle et ne comporte aucune amélioration transférable au reste de la gamme FIAT.

A noter que Pininfarina présentera un exemplaire unique au Salon de Genève de 1974, un break familial à 3 portes nommé Maremma, dont la ligne était identique à celle de la 130 Coupé. Au salon de Paris de 1975, toujours présenté par Pininfarina, ce fut le tour d'un nouveau concept nommé Opera, toujours inspiré des lignes de la 130 Coupé mais en berline 4 portes cette fois ci.



Moteur V6 Lampredi

Le moteur 3200 de la Fiat 130 connu une carrière particulière, mal aimé car souvent cité comme mal conçu, et justement comparé à un autre moteur V6 du même ingénieur Aurelio Lampredi : le 2400 Dino.

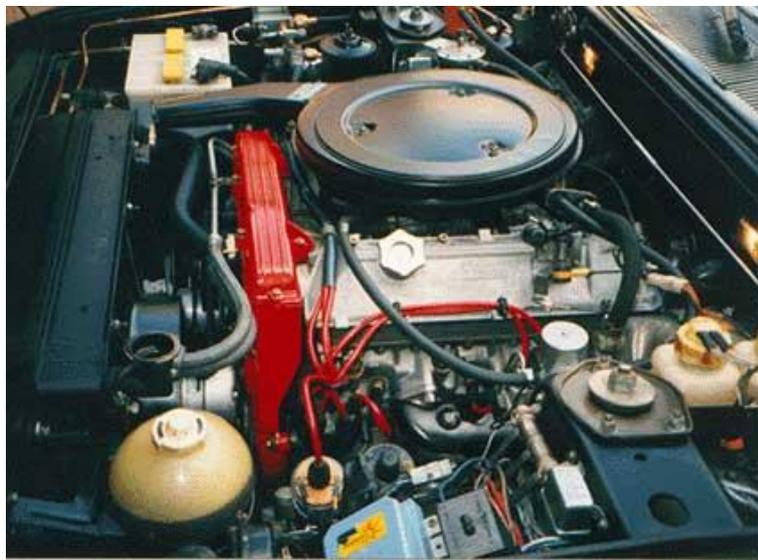
Fiat tenta à plusieurs reprises d'amortir le coût de développement de ce 3200cc, mais peu de modèles dans la gamme du groupe étaient susceptibles de pouvoir l'accueillir.

Il devait, accouplé à une boîte ZF équivalente à celle de la De Tomaso Pantera, équiper la Fiat X1/20 connue aujourd'hui sous le nom de Lancia Beta Montecarlo. Un seul prototype fut réalisé, puis détruit après quelques essais ; la Montecarlo sera dotée d'un 4 cylindres de 2000 cc devant se positionner commercialement entre la Lancia Beta Coupé 1800 et la Lancia Stratos au moteur Dino 2400cc. Une version de la Lancia Gamma fut étudiée avec un capot modifié pour loger le V6 3200 en lieu et place du boxer 4 cylindres, sans suite elle aussi.

En 1974 l'Abarth SE030 voit le jour avec le V6 réalesé à 3500cc et équipé d'un collecteur d'admission spécifique permettant d'exploiter 3 carburateur Weber 44 IDF. L'auto fut engagée la même année au Giro d'Italia et termina seconde, derrière une certaine Lancia Stratos. En 1975 la SE030 fut démontée pour équiper son moteur d'un compresseur Roots (Volumex). Le moteur tournait sur le banc d'essai mais le projet fut abandonné, la Fiat X1/20 sera commercialisée sous la marque Lancia et la base devenait donc inutilisable par Abarth pour le Giro d'Italia de 1975 (la caisse fut cédée à un collectionneur aux USA où elle doit encore se trouver aujourd'hui).

Enfin, on retrouve une nouvelle fois le moteur de la Fiat 130 dans sa version 3 500cc 3 carburateurs dans l'Abarth SE031 ; Fiat souhaitait donner une image sportive à sa 131 et l'Abarth devait en faire une voiture de course pour le Giro d'Italia de 1975 (qu'elle remporta) en cannibalisant la S030.

De série, la Fiat 130 n'a jamais reçu le collecteur d'admission qui lui était destiné. En revanche, le magazine l'Auto-Journal de mai 1970, annonçait que le Coupé 130 serait motorisé par le V6 de la 130 Berline, qui serait porté à 3 200cc et équipé d'une batterie de 3 carburateurs double corps pour une puissance de 200 ch DIN... dommage !



UN COUPE A POUR LA FIAT 130

A l'été 1970, Fiat envisageait de créer une coupé 130 à moteur V6 3200 cc, équipée d'une batterie de trois carburateurs double corps Weber 44 IDF. Ce projet, qui aurait permis de tirer parti du moteur V6 Lampredi, a finalement été abandonné. En revanche, le coupé 130 sera commercialisé avec le moteur 4 cylindres de 2000 cc. Le magazine l'Auto-Journal de mai 1970 annonçait que ce coupé serait équipé d'une batterie de trois carburateurs double corps pour une puissance de 200 ch DIN. Malheureusement, ce projet n'a jamais abouti.