



Êtes-vous superstitieux ? J'espère pour vous que non. Passer cette année en 13 à se cacher du mauvais œil... durant 365 jours votre vie risque d'être assez monotone... Déclarez-vous rapidement auprès du club si vous souffrez de triskaidékaphobe, nous nous efforcerons de vous munir de pattes de lapin ou d'écusson à l'effigie de Saint Thomas pour vous assurer que vous puissiez sortir vos autos l'esprit tranquille. Nous vous épargnerons le fer à cheval à suspendre au rétroviseur, bien trop dangereux pour votre copilote si les routes que nous empruntons comprennent trop de ronds-points. Il vous reste sinon la possibilité d'acquérir une Alfa Romeo dotée du fameux Quadrifoglio Verde qui, avant de porter le nom d'un niveau de finition au sein de la gamme, est frappé sur toutes les Alfa Romeo en compétition depuis 90 ans pour conjurer le mauvais sort.



Pour la petite histoire, c'est Ugo Sivocci qui dota son Alfa Romeo du premier trèfle lors de la Targa Florio de 1923. Il s'agissait d'un trèfle à quatre feuilles vert, au centre d'un carré blanc. Ami proche d'Enzo Ferrari, il était souvent considéré comme l'éternel numéro 2 parmi les pilotes du plateau. A l'époque, la firme milanaise était toute jeune, et ne comptait que quelques victoires de classe dans des courses jugées mineures. Durant cette Targa Florio, alors qu'il restait environ deux cents mètres avant la ligne d'arrivée, la voiture d'Ascari, alors en tête, s'arrêta, laissant la victoire à son premier poursuivant... Ugo Sivocci. Alfa signait alors sa première grande victoire (pour l'information, Ascari roulait aussi sur une Alfa Romeo). L'histoire aurait été belle si elle s'arrêtait là. Sivocci conserva son « quadrifoglio verde » sur toutes les courses suivantes, jusqu'au Grand Prix d'Europe en 1923 où son Alfa Romeo P1, qui ne portait pas le trèfle, quitta brutalement la piste. Sivocci ne survécut pas à l'accident. Dès 1924, afin de rendre hommage à l'homme très appréciés, il fut décidé que toutes les Alfa Romeo de compétition porteraient le fameux trèfle, mais cette fois au cœur d'un triangle blanc symbolisant un deuil.

AGENDA DES MANIFESTATIONS 2013

- 27 & 28 avril : 3^{ème} Ronde Cathare (11)
- 19 mai : Giornata au Château d'Arlay (39)
- 8 & 9 juin : Autodrome Héritage Festival (91)
- 22 & 23 juin : SPA Italia (BE)
- 28 & 29 septembre : Journées Nationales (38)

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

info@italian-cars-club.com

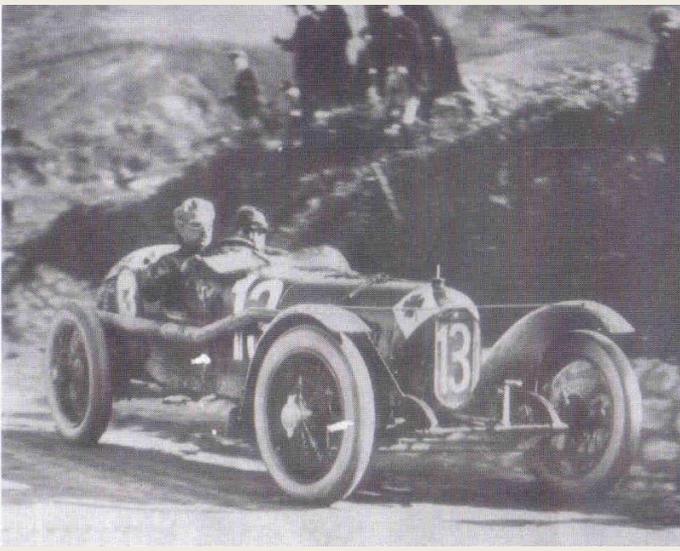
BOUTIQUE TEXTILE EN LIGNE ICC Nouvelle Collection 2013



Pour passer commande, rendez-vous sur :
<http://www.italian-cars-club.com>

et obtenez le remboursement des frais de port
sur présentation de votre facture.

info@italian-cars-club.com



C'est tout de même sur une note plus heureuse que nous souhaitons démarrer cette nouvelle saison ICCiste en votre compagnie. Vous pourrez dès à présent réserver vos dates pour les principales manifestations durant lesquelles nous vous inviterons à nous rejoindre. En dehors des manifestations traditionnelles, nous vous reparlerons plus tard dans l'année d'une concentration en cours de préparation. Elle devrait se dérouler au mois de septembre en région parisienne, et se voudrait comparable à Spa Italia, mais au cœur de l'hexagone.

Vous trouverez également joint au B.I.M. le bulletin de participation à la 3ème Ronde Cathare, toujours organisée par le dévoué G.O. Pierre Vallade. Elle se déroulera les 27 et 28 avril 2012, et sera basée dans le même établissement qui nous accueillait l'an passé. Le nombre de places reste donc limité, nous vous invitons à réserver votre participation sans trop tarder s'il vous plait.

Les efforts produits par nos G.O. pour vous proposer ces week-ends animés se doivent d'être valorisés. Si vous le pouvez, essayez de ramener une petite spécialité locale à offrir à nos G.O. (du genre qui fait bling-bling une fois dans la malle et qui, si elle se casse, tanisera de manière définitive tout le coffre). Le geste sera à coup sûr apprécié par les intéressés.

Autre fait marquant de ce début d'année, le Bulletin d'Informations aux Membres est plus dense qu'auparavant. Etant donné que vous êtes 80% des adhérents à souscrire pour la formule numérique, il devient plus aisé d'intégrer plus d'informations à ce support. Nos délicates mains n'auront plus à souffrir des soirées pliales qui n'en finissent pas.

A défaut de calendrier papier intégré à votre cotisation cette année, nous souhaitons vous faire bénéficier du même effort financier sur un autre support aux couleurs du club. Nous avons revu et complété la boutique en ligne textile du club. Afin que chaque adhérent puisse bénéficier de conditions avantageuses sur ces articles, nous souhaitons prendre à la charge du club les frais de port sur vos commandes. Pour des raisons techniques, nous ne pouvons vous fournir de code promotion afin que ce geste soit pris en compte dès votre commande. Aussi, et nous nous excusons par avance, nous vous demanderons de bien vouloir faire l'avance de ces frais d'acheminement, et de nous mailer une copie de votre facture pour que nous procédions au remboursement. C'est un peu complexe, mais il nous faudrait déboursier un abonnement de 100€/an auprès de l'éditeur de la boutique afin de pouvoir diffuser des codes promotion.

Cette offre n'est valable bien entendu que pour les adhérents à jour de leur cotisations. Il est d'ailleurs temps de penser à renouveler votre cotisation si ce n'est pas déjà fait, afin que nous puissions clôturer notre base budgétaire pour cette année 2013.

La saison 2013 semble bien remplie, mais nous pouvons encore mieux faire. N'hésitez pas à nous formuler vos initiatives pour rajouter une ou plusieurs à ce calendrier, ou aux futurs à venir. Un rassemblement ça ne s'improvise pas, mais quand on prend du plaisir à vouloir faire plaisir, c'est une expérience inoubliable !

Belle année ICCiste, et à très vite à bord de vos autos !

Passionnément

Alexandre FEDELE

3^{ème} RONDE CATHARE

27 & 28 avril 2013

Retrouvez-vous nous pour cette nouvelle édition.

Programme 100% inédit.

Seuls l'hôtel, le cassoulet et la bonne ambiance de l'édition précédente seront conservés.



Lancia Rally 037 4WD-H

(2012 -)



INTRODUCTION

Giuseppe Volta fit sensation lors de l'édition 2010 du Rallye Legend, en y présentant son dernier chef d'œuvre : une reconstruction de la Lancia Delta ECV1.

L'homme, très apprécié pour sa compétence et sa sympathie parmi les propriétaires d'Abarth « exceptionnelles », a notamment fait courir de nombreuses 131, 037 et S4 au début des années 80. Il est revenu sur le devant de la scène depuis la fin des années 90 en entretenant ces mêmes bolides, au point d'être la référence mondiale à ce jour.

Ces années passées au cœur de ces horlogeries lui ont permis de se lier d'amitiés avec les plus précieux ingénieurs de l'Officina Abarth des années 70-80-90. Le premier fait d'arme de ces amitiés croisées date de 2007. Il s'agissait de la reconstruction totale du prototype Abarth SE031 de 1975, produit sur base de Fiat 131 et motorisée par un V6 de 3500cc inédit.

En 2010, c'est à un autre mythe de l'automobile turinoise que Beppe Volta fit renaître de ces restes dispersés : la Lancia Delta ECV1. Présentée en 1986 au salon de Bologne, ce nouveau prototype n'avait jamais été engagé en compétition, ni même testé. Il était « seulement » la vitrine des capacités de développement des Ateliers Abarth de l'époque, alors leaders incontestables en compétition sur route. La ECV1 était présentée comme l'évolution de la Delta S4. Plus agressive dans son look, plus efficace d'un point de vue aérodynamique, elle était posée sur des roues en carbone SPEEDLINE de moins de 6kg pièce spécialement conçues, et motorisée par l'expérimental moteur TRIFLUX suralimenté. L'auto fut démontée totalement en 1988 afin de servir de base pour son évolution, la Delta ECV2. Les technologies employées dans la conception châssis/matériaux composites furent longuement réemployées dans les projets de F1 de Ferrari, mais également dans la production « de série » pour les F40 et F50. Près d'un quart de siècle plus tard, les plus grands acteurs de cette époque rallystique rendirent hommage à cette grande équipe FIAT/LANCIA/ABARTH. Miki Biasion, Claudio Lombardi, Sergio Limone, Carlo Demichelis et Beppe Volta s'investirent pour que la Delta ECV1 puisse enfin rouler.

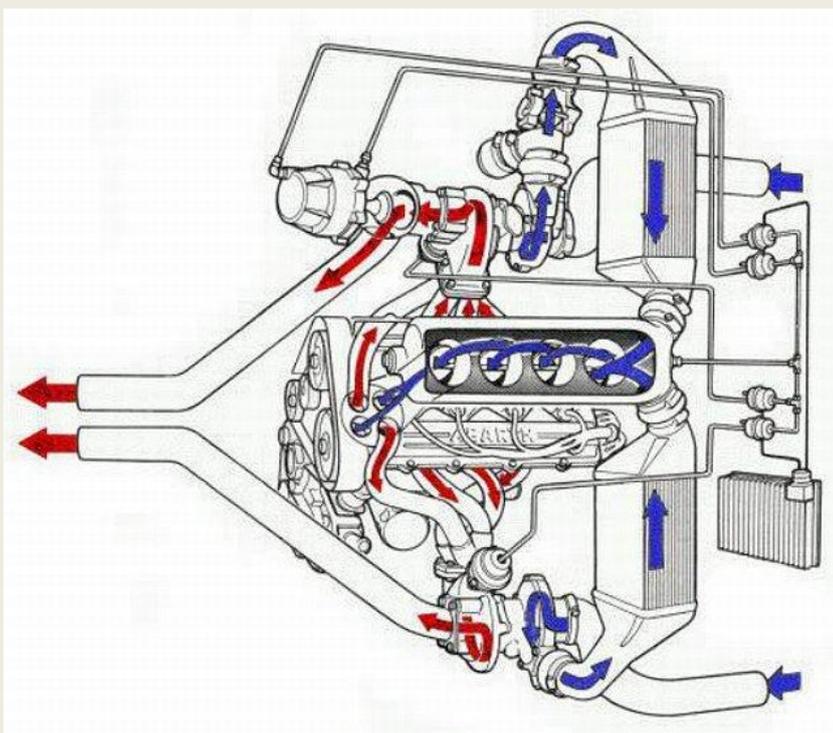
La réussite du projet et le grand succès médiatique



Giuseppe Volta et sa Lancia Delta ECV1



L'Abarth SE031 reconstruite en 2007



Le moteur TRIFLUX de la Lancia Delta ECV, œuvre de l'Ing. Claudio Lombardi

de cette initiative ont motivé ce groupe de «vétérans». Il se prend maintenant à rêver d'initiatives visant l'avenir du sport automobile, et non plus seulement une célébration d'un passé glorieux.

Stimulée par les développements dans le domaine de l'hybride et dans ses applications et riche d'une créativité qui leur ont permis de concevoir et de développer des solutions seulement démocratisés dans les autos d'aujourd'hui (double système de suralimentation, différentiels avec systèmes de commande électronique, 4 roues directrices, etc...) l'équipe se lança dans le projet d'un véhicule pour le rallye à propulsion hybride.

Mais ces vieux savants fous ne maîtrisent pas les toutes compétences et le savoir-faire de la "mécatronique", devenue réalité incontournable depuis leur époque technologique. Les vétérans firent ainsi appel à une vieille connaissance, le Professeur Stefano Carabelli, fondateur de la société ACTUA, maître en la matière et enthousiasmé par l'objectif. Le projet reçut également les soutiens financiers et techniques des sociétés Oerlikon Graziano (leader dans la fourniture d'éléments de transmission), Moog (pour la construction du moteur électrique) et RGM Entreprise (pour la fourniture des modules électroniques).

QUEL TYPE DE VÉHICULE HYBRIDE ?

Dans le domaine des voitures de production, l'hybride est maintenant bien établi. Cette solution innovante, démocratisée par la Toyota Prius, a été suivie par presque tous les grands constructeurs. Les solutions hybrides présentes sur le marché ou en cours de développement se distinguent en deux catégories :

L'hybride parallèle : la machine électrique intervient en "soutien" (en parallèle) du moteur thermique conventionnel,

L'hybride de série : la propulsion est assurée par le moteur électrique et le moteur thermique est employé pour recharger les batteries.

Dans le domaine des véhicules de compétition l'adoption de cette technologie est liée aux règlements techniques. La F1 par exemple n'a accordé que le KERS. Dans le domaine des Sports Prototypes, les règlements techniques ont permis à des projets plus complexes de voir le jour, tels que ceux proposés par Toyota et Audi aux 24 heures du Mans. Il s'agit ici de véhicules à moteur thermique en position centrale propulsant l'auto, équipés à l'avant de moteurs électriques, fonctionnant par intermittence. Les autos sont ainsi des véhicules à quatre roues motrices, mais seulement pour de courtes périodes, en accélération en ligne droite et/ou en sortie de virage.

Cette solution est idéale sur piste, mais insuffisante dans des conditions de course tel que le rallye où les surfaces sont par nature imprévisibles. D'ailleurs, c'est pour cela que le rallye est une discipline d'ingénierie qui offre le plus de retombées dans la production automobile.



Présentation de la Lancia Delta ECV1 au Salon de Bologne de 1986



La Lancia Rally 037 l'année de son titre mondial



Giuseppe Volta durant les premiers essais de sa Lancia Hybride

Et c'est exactement dans cet optique de développement que notre équipe de vétérans a été menée à transformer une Lancia Rally 037 en véhicule hybride à quatre roues motrices.

LA LANCIA RALLY 037 4WD-H

La Lancia Rally 037 a été la dernière auto deux roues motrices à être titrée lors du championnat du monde des rallyes en 1983. Mais ses nombreuses qualités de conception, son faible poids et l'élasticité de son moteur suralimenté ont permis de prolonger de deux années, non sans gloire, la carrière de cette propulsion en rallye. Sa gloire s'éteignit quand les transmissions intégrales eurent une suprématie implacable dans la discipline.

Le but de ce projet était ainsi de donner un second souffle à cette ancienne gloire du rallye, réactualisée à cet effet d'équipements et de moteurs électriques, principalement sur l'essieu avant. Ainsi naquit le projet Lancia Rally 037 4WD-H.

Comme son nom l'indique, elle se mue en autos à transmission intégrale, et sa motorisation sera mixte (thermique et électrique). La traction intégrale est fournie sur l'essieu avant par un pont, un moteur électrique, une boîte de vitesses, et un différentiel-rendu capables de fournir plus de 2000Nm à chacune des roues. La traction électrique avant est indépendante de celle fournie par le moteur thermique à l'arrière. La répartition des couples essieu avant/essieu arrière est commandée par une unité de commande électronique, qui agira en fonction des conditions d'accélération, de freinage, de braquage, etc... Le moteur électrique est alimenté par des batteries, la traction intégrale est ainsi fonctionnelle selon l'autonomie des accus installés. Cette solution est utile pour saisir la logique de traction de ce véhicule, mais non définitive. La Lancia Rally 037 4WD-H a été présentée et testée dans cette configuration lors du Rallye Legend de 2012, mais une évolution du dispositif est déjà en cours de préparation.

Une fois finalisée, cette nouvelle configuration permettra l'utilisation de la traction intégrale sans limite d'autonomie. Dans cette configuration, le moteur thermique sera relié à une génératrice réversible qui pourra à la fois recharger les batteries et augmenter la puissance disponible sur l'essieu arrière. La gestion de ce dispositif sera à la charge d'un nouveau module électronique, plus abouti que le précédent, en fonction des conditions d'adhérence du véhicule et de l'état de charge des batteries. L'effort sera porté pour que cette centrale électronique puisse gérer les flux d'énergie entre les axes de traction tout en minimisant l'utilisation de la batterie : il sera ainsi possible de diminuer poids et volume des accus, et d'ainsi augmenter leur fiabilité.

Retour vers le futur n'est ainsi plus qu'un simple film... Lancia a son hybride... et l'honneur est sauf, elle ne vient pas de Détroit. Merci Giuseppe Volta !



L'essieu avant de la 037 4WD-H

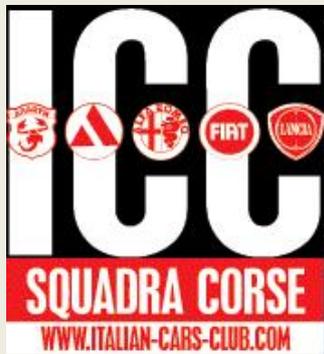


Lancia Rally 037 4WD-H



L'équipe en charge du projet lors de sa présentation au Rally Legend





COUP DE PROJECTEUR SUR LA SQUADRA CORSE

Certains d'entre vous profitent sans doute de l'hiver pour engager les quelques révisions parfois mises de cotés durant les beaux jours. Et puis il y a ceux qui attendent cette saison hivernale avec impatience afin de partir en quête de cols, de neige et de road-book, se réchauffant le cœur par quelques frappeurs au volant de leurs autos.

Ces mordus du chrono et de la navigation représentent fièrement la bannière de la Squadra Corse de l'Italian Cars Club, et nous nous efforcerons de vous conter ici même leurs exploits.

La saison 2013 de nos compétiteurs a démarré par le 18^{ème} Raid des Neiges qui se tenait les 11 & 12 janvier dernier. Le départ est traditionnellement programmé sur Orléans, et la cinquantaine d'équipages doit rejoindre le Massif Central, soit près de 700km de navigation.

Nous comptons cette année trois équipages ICCistes au départ de l'épreuve :

- **Steven & Ludovic Verot**
Lancia Fulvia Sport n°10
(3^{ème} de catégorie - 14^{ème} au général),
- **Benoit Guyot & Raphaël D'Hahier**
Lancia Fulvia Coupé 1,6 HF n°16
(13^{ème} de catégorie - 22^{ème} au général),
- **Luc Maillard & Emmanuel Berra**
Fiat 850 Coupé Sport n°15
(14^{ème} de catégorie - 24^{ème} au général).

Bravo les gars !

Ce Raid des Neiges 2013 a été remporté par une Innocenti Mini, voiture Italo/Anglaise ou Anglo/Italienne. Félicitations à son équipage qui compte ainsi sa deuxième victoire dans cette épreuve.

Prochains rendez-vous programmés :

- 4^{ème} Ronde de l'Autonais Morvan : le 30/03/2013
- 5^{ème} Routes du Vexin Classic : les 11 & 12/05/2013

A suivre...

Photos de Raphaël D'Hahier

