La revue de l'Italian Cars Club

Le numéro 1

fevrier 2004

Dossier Fiat 124

Histoire et photos

compte rendu de Rétromobile 2004

Dossier Lancia Delta

La rubrique "MiniNews"

Toutes les nouveautés miniatures

Ferrari 612 Scaglietti

La nouvelle GT Ferrari

Edito

Tout magazine ou toute revue qui se respecte se doit d'avoir un Edito ; mais n'étant pas *Directeur Editorial*, je me contenterai de ceci :
Déjà plus d'une année maintenant passée ensemble sur le même site Internet : l'Italian Cars Club. Ce dernier nous a permis de nous réunir autour de nombreuses discussions toujours aussi passionnées que passionnantes. Le voici maintenant qui se lance dans une nouvelle aventure afin de découvrir, ou redécouvrir, de nombreux modèles qui nous font rêver et aimer les Automobiles Italiennes !
Toute l'équipe de l'ICC est donc fière de vous présenter son nouveau bébé : la revue de l'Italian Cars Club, en espérant que celle ci vous apporte à la lecture autant de bonheur que nous avons eu à la mettre en place !

Passionnément

Alx

Sommaire

p.4

p.12

p.17

4 LANCIA DELTA
GT/HF Turbo

10 Photos de Deltarn
Réunion de Lancia Delta Intégrale dans le Tarn

12 FERRARI 612 SCAGLIETTI

17 DOSSIER Car Of The Year
18 Fiat 124
25 Fiat 124 en modèlisme

28 SECTION *MINI-NEWS*

34 RETROMOBILE 2004

LANCIA DELTA : TURBO OR NOT TURBO ?

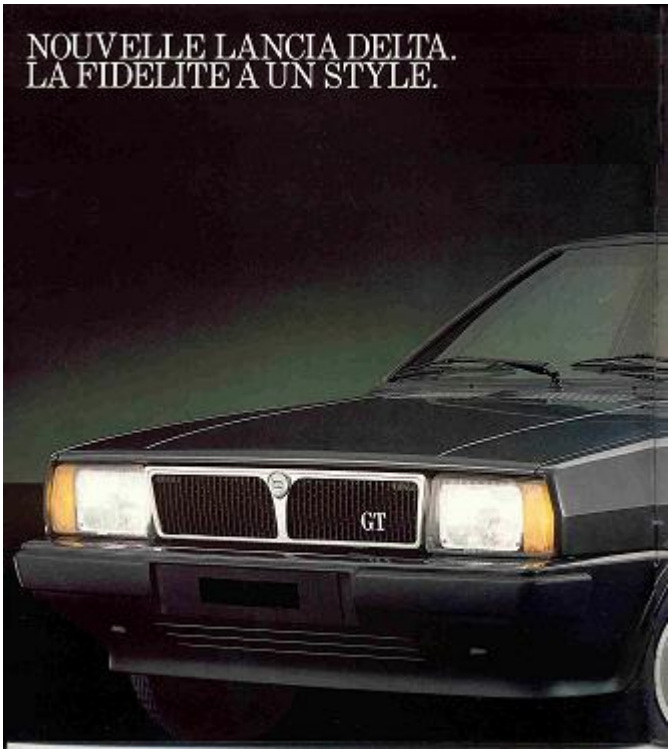
Lancia Delta : ce nom a été immortalisé dans le monde automobile grâce aux Delta HF Integrale et à la magnifique épopée de la marque en championnat du monde des rallyes qui, entre 1987 et 1992, décrocha 6 titres de champion du monde des constructeurs, record encore inégalé aujourd'hui. Mais les Delta eurent un avant 1987 et un avant HF Integrale qui malheureusement reste oublié ou négligé de la mémoire du public, ce qui n'enlève rien à leurs prestations sportives. Cet article est destiné à vous les remémorer.

L'intégration de Lancia au groupe Fiat motiva leurs ingénieurs respectifs à travailler plus ardemment. Une dynamique de groupe en résulta dont le seul objectif fut d'innover. Ces efforts permirent de donner naissance en 1979 à la Lancia Delta.

Cette petite Lancia, très compacte et bien conçue, disposait d'atouts importants dans son jeu. Un moteur agréable (disponible en 1300cm3 boîte 4 ou 5 vitesses de 75ch et en 1500cm3 de 85ch), une suspension moderne (McPherson AV et AR), un bel équilibre routier et une ligne pensée par Giugiaro, telles étaient ses qualités principales avec, en prime, un intérieur soigné à l'italienne. Tout cela lui permis d'être élue « voiture de l'année » en 1980.

La Delta s'est vue adjoindre, trois ans plus tard, une troisième version, la 1600 GT destinée à élargir la gamme vers le haut (le 1500 n'étant désormais proposé qu'avec la transmission automatique). Elle entrait en plein dans la catégorie des « petites 105 chevaux ». Ce créneau était alors en pleine expansion en 1983 ; les R5 Turbo, Golf GTI, Escort XR3i, Alfasud TI ou Ritmo 105 TC étaient alors reines de la catégorie. La ligne originale et anguleuse de la Delta allait alors se révéler pénalisante par rapport à ses concurrentes.

En effet, deux paramètres importants avaient été négligés lors de la conception de l'auto : le poids et le Cx. La Delta, dans sa version « classique », accusait un surpoids d'une centaine de kilos par rapport aux Alfasud ou aux Golf. Du coup, la GT a subi un régime amaigrissant d'environ 40 kg, mais elle restait encore l'une des plus lourdes de sa catégorie. Quant au Cx, le becquet AR qui équipe la version française, dû à l'initiative du distributeur de l'époque André Chardonnet, l'a fait chuter de 0 ,40 à 0,38, mais cela ne suffit pas à en faire un modèle d'aérodynamisme.



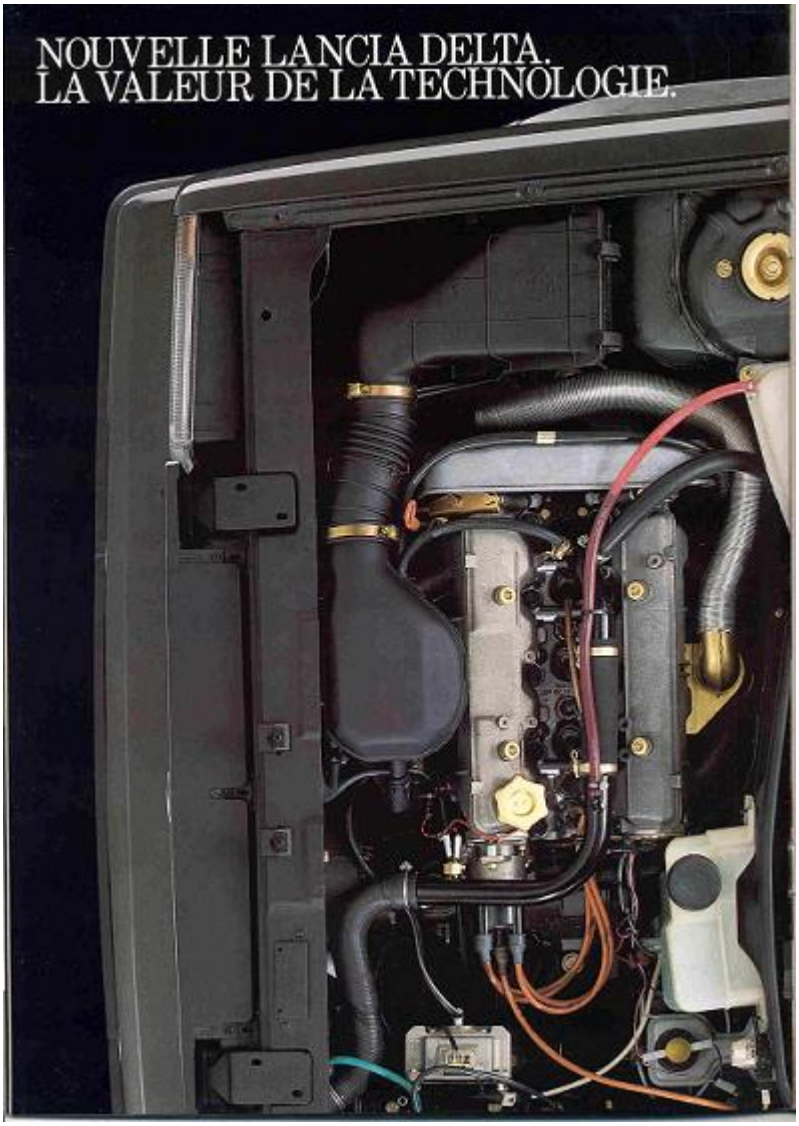
En parallèle, Lancia préparait une version encore plus sportive que la GT, une version d'exception. Non content de commercialiser le Volumex sur ses Beta Trevi, HPE et Coupè, Lancia présenta une Delta 1600 suralimentée…….. par un Turbo !

A la vue des succès de la marque avec cette forme de suralimentation en championnat du monde des rallyes, tout le monde pensait que Lancia s'y cantonnerait. C'était mal connaître les ingénieurs de Turin qui en parallèle travaillaient déjà sur le turbocompresseur. En voici le résultat : la Delta HF Turbo !

Mais ceci n'était pas une surprise puisqu'en 1982, Lancia avait déjà présenté au Salon de Turin une version 4x4 Turbo de la Delta (préfigurant la fabuleuse carrière sportive que vous lui connaissez…).

Ouvrons, si vous le souhaitez une courte parenthèse : à cette époque, Lancia développait aussi une auto couplant Turbo et Volumex (la solution idéale en quelque sorte), appelée plus tard Lancia Delta S4. Le 1585cm3 de la Delta atteint sur la version HF 130ch grâce à ce Turbo Garrett T3 contre 105ch dans sa version atmosphérique (la GT).
Ce moteur est sensiblement le même que sur la Ritmo 105 TC, à la simple différence qu'il est accommodé à la sauce Lancia. La puissance de ce double ACT est donc la même que celle de la 105TC, mais elle est obtenue à 300 tours de moins : 5 800 t/min pour la Delta contre 6 100 pour la Ritmo. Toute la différence vient des réglages spécifiques à Fiat et à Lancia, cette dernière ayant opté pour un couple supérieur de 0,2 mkg (13,8 contre 13,5), mais surtout obtenu à 700 t/min de moins que la Ritmo (3 300 contre 4 000).

Sur la version suralimentée du 1585cm3, le Garrett T3 est équipé d'un échangeur air/air qui abaisse de 50°C l'air sortant du Turbo, ce qui a permis de porter le taux de compression à 8, un chiffre important pour un moteur suralimenté. Du même coup, le couple maxi grimpe à 19,5 mkg à 3 700 t/min.



La Delta GT se voit doter d'une boîte Lancia, équipée de synchros de licence Porsche. Son étagement est un modèle du genre et la cinquième permet d'atteindre la vitesse maxi à 6 500 t/min (186 km/h). Mais lors de la conception de la HF, un problème s'est posé aux techniciens Lancia : quelle boîte allait pouvoir passer les 19,5 mkg de couple ? Lancia fit donc appel à un spécialiste en la matière : ZF. Cette boîte nécessitait un important rodage à cause de sa dureté ; mais dans le réseau Chardonnet, on lui faisait subir un léger traitement, une sorte de désentartrage qui en facilitait le maniement (c'était simple, mais cette attention en dit long sur le soin apporté par le réseau André Chardonnet à la préparation de ses voitures).

Extérieurement, vous différenciez la GT de la HF aux sigles qui ornent la calandre et la malle arrière, ainsi qu'aux bas de caisses, frappés du sigle Turbo, seule référence discrète à la suralimentation du moteur.

Un tour de clef suffit à ouvrir les 4 portes et s'offre alors à vous un mini salon signé Zegna, styliste italien connu à l'époque pour son modernisme. A travers le tissu qu'il a dessiné pour la Delta, on mesure le soin apporté par Lancia à la décoration intérieure de ses voitures. Suprême raffinement dans la HF : les Recaro (en option jusqu'en 1989).

En 1986, la Delta connaît quelques changements sur toute sa gamme. Le remplacement des carburateurs double corps par un injection électronique lui fit gagner quelques chevaux supplémentaires (la GT devient GTi.e. en gagnant 6ch alors que la HF Turbo gagne 10ch). De nouveaux pare-chocs AV et AR plus sportifs et plus légers font également leurs apparitions, accompagnés de nouveaux optiques de phares AV et d'une nouvelle calandre plus en volume. La voiture gagne aussi quelques centimètres en hauteur. Sur la HF Turbo était disponible en option les fameux doubles optiques des Integrale, et les dernières eurent la chance de se voir également doter du capot bombé des Integrale 16s. Sa production s'arrêta en 1992.

A une époque où l'industrie automobile italienne fonctionnait par ricochet, la Delta confirmait le renouveau de Lancia. La rigueur des techniciens de la marque venait de porter un coup à la concurrence tant en catégorie 105 ch que dans la gamme des petites bombes. Nous en attendons autant du groupe Fiat aujourd'hui…

FIN

Alx

Rien que pour vos yeux, voici les photos (merci à Jay) de la réunion de la Scuderia Lancia Integrale le 31 janvier 2003 à Ste Sulpice la Pointe dans le Tarn :

LANCIA TURBO 16 VALVE

LANCIA

HF

FERRARI 612 SCAGLIETTI

la classe ultime…..

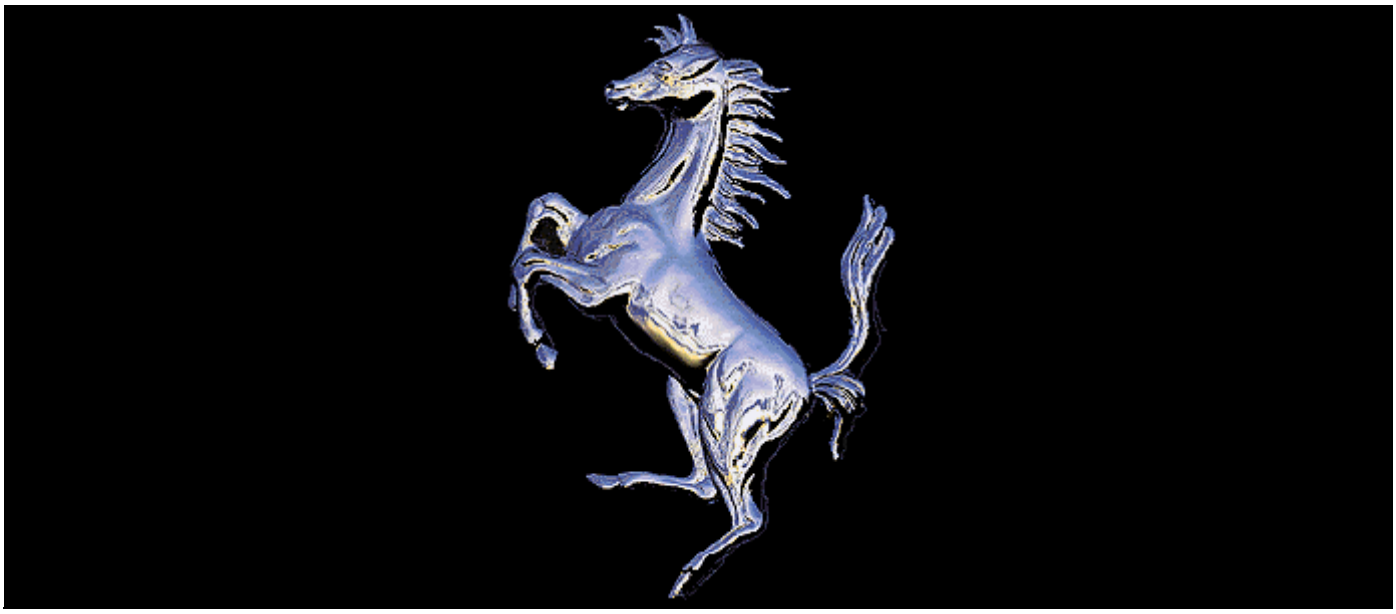
Sergio Scaglietti, carrossier à Modène au début de l'extraordinaire aventure entamée par Enzo Ferrari, a créé quelques unes des plus belles voitures de Maranello.

Luca de Montezemolo a donc voulu dédier à ce protagoniste discret mais important de l'histoire des Ferrari, les 612 qui sont entièrement en aluminium tout comme celles de Scaglietti.

La 612 Scaglietti représente la parfaite combinaison entre les prestations pures d'une berline sportive Ferrari et l'habitabilité pour quatre personnes.

Pour la première fois sur un modèle Ferrari 12 cylindres, la construction est entièrement en aluminium réalisée par Ferrari dans l'établissement Scaglietti dédié à la technologie des matériaux allégés. Le résultat est un accroissement de 60% dans l'efficacité de la coque complète (rapport rigidité/poids).

L'innovatrice structure en aluminium des 612 Scaglietti se traduit même par un plus grand confort, une meilleure agilité, tout en respectant la sécurité de ses occupants dans le même coup.
Par rapport à la 456, Ferrari a peaufiné les réglages des suspensions indépendantes et propose en série un mode sport qui viendra compenser les effets toujours anesthésiants d'un contrôle de trajectoire monté pour la première fois sur la Ferrari.



Le moteur, en V de 65° représente la synthèse la plus avancée de la technologie et le savoir faire des motoristes Ferrari.

La transmission mécanique à 6 paliers est prévue soit avec commande manuelle soit avec les commandes aux volant de dernière génération, dénommé F1A, pensées pour concilier au mieux la vitesse de passage de vitesse et le confort d'une boîte auto.

L'espace disponible est complété d'une capacité de malle de 240 litres, soit 25% de plus par rapport au 456M, sa devancière, ce qui représente un set de valises de 5 pièces ou bien deux sacs de golf.

La qualité de vie à bord des occupants est complétée d'éléments de nouvelle génération couplant confort et ergonomie, dans une ambiance caractérisée par l'aluminium qui compose l'auto, complètement personnalisable sur demande du client.

Fiche Technique

Dimensions et poids
Longueur 4902 mm
Largeur 1957 mm
Hauteur 1344 mm
Poids en marche 1840 kg

Pneus
Avants 245/45 - 18 "
Arrières 285/40 - 19 "

Moteur
Nombre de cylindres 12 à V de 65°
Alésage/courue 89 x 77 mm
Cylindrée unitaire 479 cc
Cylindrée totale 5748 cc
Rapport de compression 11,2:1
Puissance 540 CV @ 7250 g/min
Couple 60 Kgm @ 5250 g/min

Prestations

Vitesse maxl> 315 km/h
Accélération 0-100 km/h 4,2 s

Alx

Dossier

de l'Italian Cars Club

1967….

… et la FIAT 124

Alx

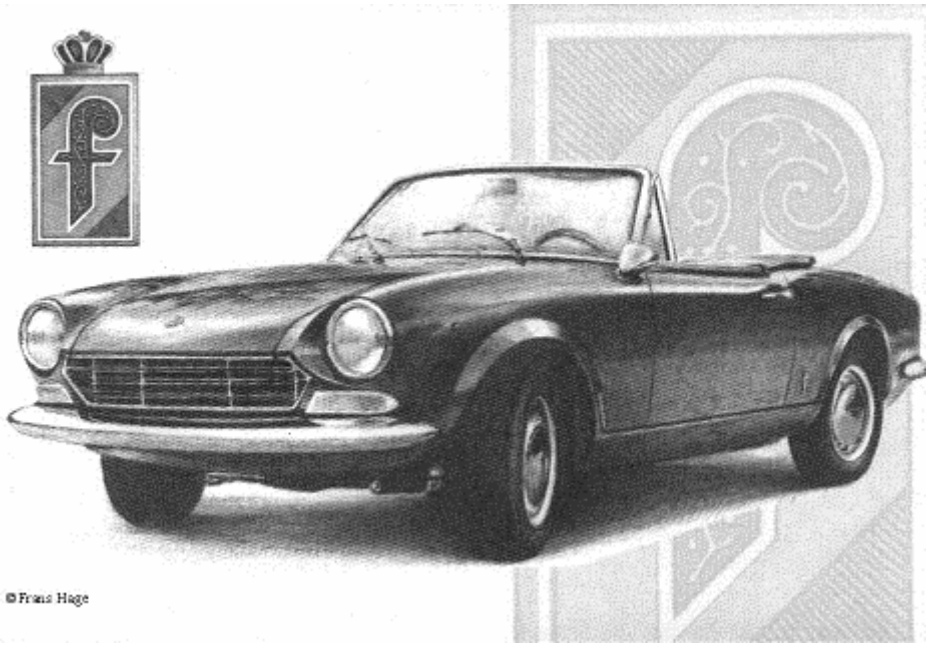
La Fiat 124 fait son apparition en avril 1966, pour être élue « voiture de l'année » dès l'année suivante.

Elle devait remplacer la, déjà trop vielle, 1100 dans la gamme des 4 portes. Cette nouvelle voiture, une berline 5 places équipée d'un moteur totalement inédit, un 4 cylindres de 1200 cm3, est plus commode, plus moderne et offre une meilleure visibilité pour un moindre coût de production que ses rivales.

Avec son moteur réalisé par un ex-Ferrariste, l'ingénieur Aurelio Lampredi, la 124 n'a reçu que des éloges de la part de la presse européenne. Sa plateforme la révélera comme une des Fiat les plus réussies et, surtout, comme la référence pour tous les futurs modèles de la marque.

Pininfarina propose rapidement deux variantes sur la même plateforme que la 124.

Entre une Ferrari et une Corvette, la Sport Spider a attiré la foule lors du salon de Genève. Pininfarina a surtout cherché à plaire au plus grand nombre. Aucune audace dans ce dessin apparemment banal mais avec le recul du temps, on se doit d'admettre que les années n'ont pas eu de prise sur ces formes «évidentes» qui ont su séduire sans vraiment lasser. Pour autant, ce Spider n'a pas seulement brillé devant les terrasses de café par son élégance un peu frivole. Bénéficiant d'une conception cohérente, il a aussi convaincu ses utilisateurs que ses origines latines n'étaient pas usurpées. Il profitera aussi d'une excellente boite de vitesses (à 4 ou 5 rapports, selon les versions), de quatre freins à disque assistés et de trains roulants «évolués» sinon très sophistiqués. Une panoplie technique en rapport avec les honnêtes performances du modèle et contrastant avec les solutions «rustiques» encore privilégiées à l'époque par ses principaux rivaux britanniques.



Devant ce succès, la sortie d'une 124 Sport Coupé, un dérivé d'un Sport Spider avec un hardtop fixe, ne s'est pas fait attendre. L'introduction de la 124 Sport Coupé, la « CA », conquit elle aussi tous les coeurs. Ce produit du Centre de Design Fiat, conçu par Mario et Paolo Boano (père et fils), peut être considéré comme une ingénieuse combinaison entre sportivité et commodité.

Aucun autre constructeur n'offrira un tel concept, avec cette coupe élégante et cette satisfaction technique. L'idée de lier une quatre places assises à un moteur double arbre à came, freins à disques sur les quatre roues, carburation Weber, ne pouvait que bien se vendre.

Ironiquement, le prix de vente bas et le succès commercial de ce modèle font que beaucoup de ses propriétaires la considèrent comme une voiture commune.
Hélas, elle est prédestinée à d'énormes problèmes de corrosion, surtout les premières séries. Résultat, malgré le fait qu'elle ait été produite en autant d'exemplaires que la 124 Berline, elle reste aujourd'hui extrêmement rare.

Durant le mois de Novembre 1969, Fiat introduit le modèle « BC ». La nouvelle version de la 124 Coupé, améliorée techniquement et physiquement, se caractérise par un élargissement de la calandre et par un prolongement du capot, accompagnant les phares.
De nouveaux amortisseurs viennent apporter plus de confort, au détriment des sensations fournies par la version précédente.

Avec un nouveau moteur de 1608 cm3, dérivé de la Fiat 125, et une carburation double corps Weber, la BC a rapidement une réputation de « tire-burner » (mangeur de gomme). Cette version a été largement critiquée par la presse automobile européenne. Ces principaux reproches étaient un manque de sensations et un moteur trop méticuleux à régler, principalement à cause de cette carburation double corps ingérable.

Ceux qui appréciaient la « CA », lors de sa sortie, n'eurent pas le même enthousiasme pour la « BC ». C'est pourtant la « BC » qui est aujourd'hui la plus populaire et la plus emblématique des 124.

En août 1972, Fiat présente la troisième version de sa 124 Coupé : la « CC ». Elle sera commercialisée en 1973. Cette voiture a été complètement revue, autant sur son aspect général que sur son agrément de conduite.

L'aspect extérieur change grâce à de nouvelles optiques de phares intégrées dans la calandre et à un nouveau capot. L'intérieur a été redessiné avec un look plus élégant. Une nouvelle motorisation accompagne la sortie de ce modèle avec un 1592 cm3 et un 1756 cm3. Il est clair qu'avec ses nombreuses modifications, la « CC » visait une clientèle plus aisée ; et le fait que son prix de vente est doublé par rapport à celui de la « CA » suffira à vous en convaincre.

Une dernière version de la 124 Sport Coupé vit le jour en 1975. Cette dernière varie peu par rapport à la « CC » et vise principalement le marché des Etats-Unis. Sa durée de production fût très courte car dès la fin de l'année 1975, Fiat cessa de produire la Fiat 124.

Cependant, le Spider 124 fit un bref retour en Europe à partir de 1982 sous le nom de Spider Europa. Les principales évolutions se résumaient par quelques retouches de carrosseries et de sellerie. Les plus gros changements se situaient sous la capot puisqu'à présent pouvait s'y loger le 2000 injection (105ch), ainsi que les rares mais fantastiques 2000 Volumex (135ch).
Les Spider Europa fabriquées jusqu'en 1985 semblent avoir beaucoup mieux résisté aux assauts de la corrosion. De fait, ces Spiders « ultimes » ont profité d'aciers mieux sélectionnés et d'une protection anti-corrosion plus convaincante. Reste que ces versions ont aujourd'hui plus de 15 ans d'âge (au minimum) et qu'elles méritent, elles aussi, un examen méticuleux de leur structure, au cas où… Assez difficiles à trouver, les panneaux de carrosserie (comme les pièces d'accastillage) sont relativement chers et il est inutile d'espérer se fournir dans le réseau de Fiat-France.

Enfin, et pour notre plus grand bonheur, la 124 fut revisitée par le grand Carlo Abarth. Ce dernier donna naissance à une véritable bête de course extrêmement recherchée aujourd'hui.

FIAT 124 Miniatures

Comme vous avez pu le voir précédemment, Fiat présente la berline 124 en avril 1966. Dès la fin de l'année, l'usine y ajoute un cabriolet sportif, baptisé 124 Sport Spider, lui-même doublé, à partir de mars 1967, d'un coupé 4 places, le 124 Sport Coupé.
La carrosserie du spider est confiée à Pininfarina, celle du coupé, proviendra du bureau d'étude Fiat.

La Fiat 124 a été beaucoup reproduite par les fabricant de miniature, mais c'est la modèle 124 Cabriolet qui a remporté le plus grand succès, du fait de son nombres de versions importantes mais aussi de son look de cabriolet de la « dolce vita ».

Le premier fabricant à mettre la 124 à son catalogue, fut JOAL, comble du sort celui-ci est un industriel Espagnol.

La version choisie est la Fiat 124 Berline et porte la référence : 295b

Fiat 124 Berline 1966/1974 Joal ref :295b

Fiat 124 Coupé BC 1967 - 1974 Pilen ref : 329

Dés mars 1967, apparu le coupé 124, Pilen ne tarda pas à reproduire ce coupé de charme, avec une miniature en zamac au 1/43, avec portes ouvrantes.
Les lignes sont correctes rendant de façon réaliste celles de l'auto à l'échelle 1, même si la fabrication reste basique, avec un intérieur moulé en une seule pièce et aucun élément rapporté.
A ma connaissance c'est la seule reproduction de ce coupé, une autre existe mais reproduit la Seat 124 coupé présentée au salon de Barcelone en 1970 fabriquée sous licence Fiat, et la miniature fut reproduite par Guisval, marque Espagnole.

La version la plus reproduite de la Fiat 124 est sans aucun doute le Spider.
Plusieurs fabricants, tels que Vitesse Exem pour les modèles tout montés, et Racing 43 pour les modèles en kit artisanaux ont mis à leur catalogue cette 124 découverte.
On retrouve à l'échelle 1/43ème beaucoup de variantes du Spider en version civile ou de compétition.

Tout d'abord la marque Portugaise Vitesse, qui reproduit en zamac au 1/43 pas moins de 6 versions du spider 124, des miniatures de très bonne facture reproduisant fidèlement les lignes de l'auto, avec des éléments rapportés et des détails variants entres les différentes versions.
Les roues sont fidèlement moulées en plastique soit chromées soit alu mat, les intérieurs sont reproduits avec soin.
Le nombre de versions est important chez Vitesse qui a balayé toutes les variantes du Spider 124.

FIAT 124 SPIDER BS 1972 VITESSE REF :46D

FIAT 124 Abarth Rally 1973 1977 VITESSE 49B

FIAT 124 Abarth Rally 1973 – 1977 VITESSE REF:49B

La marque Exem s'est également penchée sur le cas de la Fiat 124 Spider en reproduisant les versions classiques de la série 1 et 2 en capoté, non capotée ou hard top.
Les modèles mixent le zamac et la résine et sont au 1/43ème.
Le modèle le plus intéressant de cette marque est la version coupé de la 124 réalisée sur la base d'un spider par Pininfarina et présentée en 1966 au Salon de Turin réf : R1012
Des versions compétition de la 124 sont également disponibles chez ce fabricant.

FIAT 124 Coupé SpecialeCarrozzeria Pininfarina Prototipo Salone di Torino 1966

FIAT124 Abarth 16V Olio FiaMontecarlo 76 RACING43

La Fiat 124 Spider a connu une carrière sportive importante en participant à de nombreuses épreuves de courses automobiles.
La plus célèbre étant le Monte Carlo, les fabricants de miniatures au 1/43ème ont profité de l'occasion pour sortir des versions bien sympathiques, les fabricants de kit comme Racing 43, Meri Kit, FDS, ont mis la 124 compétition à leurs catalogues.
Vitesse et Exem ayant une très bonne base civile, ont également proposé aux collectionneurs les versions musclées de la 124.

Fiat 124 Abarth Ufficiale Montecarlo 73 RACING 43

FIAT 124 SPORT 1/24ème BURAGO

La Fiat 124 dans ses différentes versions a été réduite par de nombreux fabricants de miniatures et à des échelles différentes.
Les modèles présentés dans cet article sont loin de représenter la totalité des miniatures fabriquées sur ce thème, qui à lui seul peut être un thème de collection.

L'histoire de cette Fiat permet d'aligner dans une vitrine un nombre important de modèles, surtout que d'autres fabricants d'automobile ont développé des modèles sous licence Fiat, que ce soit Seat ou Lada, autant de pistes pour trouver de nouvelles miniatures !

Je reste à votre disposition pour toutes questions ou commentaires sur le forum miniature de l'ICC.

Raphaël (Rafalfa)

MINI NEWS

Voici encore une rubrique miniature dans cette revue de l'ICC, en effet ma passion débordante pour les Italiennes en modèles réduits m'a poussé à proposer à Alx ce Mini News.
Mon ambition n'est pas de vous faire un rapport à chaque numéro des nouvelles miniatures Italiennes sorties récemment, mais simplement de vous faire part de mes coups de cœur en m'arrêtant sur un ou plusieurs modèles de nos marques préférées.

Rafalfa

ALFA ROMEO

C'est Minichamps qui propose le premier coupe GT au 1/43, c'est du grand art, les formes parfaites, la calandre superbe, les roues fidèles, que dire de plus !!
Un seul regret la couleur noire qui ne met pas en valeur les lignes du coupé et les détails rapportés, la rigueur Allemande !
Prix : environ 35 euros

FERRARI

Ferrari 612 Scaglietti : c'est le geant Americain Mattel qui propose le 1er au 1/18, la dernière née de la famille de Maranello.
Accords exclusifs avec la marque Ferrari cette miniature ne devrait pas avoir beaucoup de concurrence. Le modèle est moulé en zamac avec des lignes fluides et correctes, la peinture est bien couvrante et sans défauts.Tous les éléments sont ouvrants pour laisser apparaître un moteur bien détaillé, et un intérieur traité avec soin, même si l'aspect des matériaux utilisés reste trop plastic à mon goût.Une belle reproduction d'une Ferrari qui est née dans la belle lignée des GT 2+2 à moteur avant, qui pourra prendre place aux cotés des 456 GT reproduites à cette même échelle.
Prix : 25/30 euros

Cette Ferrari 360 Modena dans sa version des 24 Heures du Mans 2003, nous est présentée par Provence moulage. Le fabricant d'Aubagne, spécialiste du kit résine 1/43ème, nous propose ce modèle dans sa série « modèles montés » en boite vitrine. La miniature est très juste dans ses lignes et les modèles, montés à la main, sont sans défaut.
La peinture est somptueuse et la décoration, le point le plus difficile du modèle, est impeccable, le tout avec un vernis uniformisant l'ensemble, une magnifique pièce !!
Prix : 99 euros

Ferrari 275 GTB/C, présenté en kit métal par le grand AMR. Cette miniature reproduit le châssis 06701 une des 3 voitures de compétition spéciale construites à Maranello en 1965 ; elle se caractérise par un avant type GTO des ouies sur les ailes arrières, et une grosse entrée d'air sur le capot avant.
Le kit en white métal, comporte un grand nombre de pièces photodécoupées, comme les entourages de phares et de vitres.
Prix : 80 euros en kit

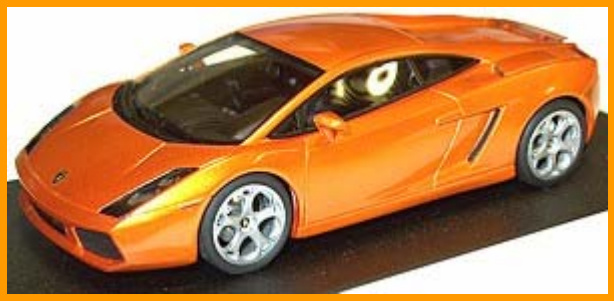
FIAT

Fiat 131 Abarth : ce modèle en zamac tout monté, à l'échelle 1/43,est proposé par IXO. La version choisie est la gagnante du rallye de Monté Carlo en 1980, avec Rohrl-Geistorfer , la miniature est de très bonne facture et retranscrit bien les lignes de la Fiat 131 dans sa version Rallye.
La décoration est belle et de très bonne qualité, en mixant le décalco et la tampographie.
Prix : environ 30 euros.

Fiat Abarth 1000TC 1964 est fabriquée par la firme Italienne Tron Modele
La version musclée de cette petite Fiat, est reproduite sous la forme d'un modèle moulé en résine et livré uniquement en version monté à la main par Tron.
Tous les éléments de carrosserie sont rapportés en pièces chromés, les lignes sont fines et justes, la peinture de très bonne qualité, une petite bombe indispensable à toute collection Fiat !!
Prix : environ 50 euros

LAMBORGHINI

Lamborghini Gallardo : ce modèle est le dernier né de la firme Lambo et également de Look Smart ce fabricant de modèles de haute qualité en résine tout monté. Cette miniature bénéficie d'une haute finition avec une peinture vernie du plus bel effet, l'ensemble livré en boite vitrine luxe.
Prix : environ 100 euros.



Diablo GTR et Diablo Jota : c'est encore Look Smart qui produit ces 2 versions course de la Lamborghini Diablo, en série limitée à 500 exemplaires, toujours avec une finition extrêmement soignée.
L'échelle est le 1/43ème et les carrosseries sont finement moulées en résine
La numéro 188 est la reproduction de la voiture de Jean Marc Gounon lors du Trophy Diablo GTR 2002.
La numéro 13 est une diablo connue sous le nom de Jota et a participé au championnat GT japonais 1996/1997, prenant part lors de la venue de la série BPR en extrême orient aux 1000km de Suzuka en 1996.
Les différences de carrosseries sont bien réalisées sur les modèles et les décorations sont fidèles et posées avec grand soin. Les miniatures sont livrées en boite luxe avec plaquette descriptive.
Prix : environ 130 euros.

LANCIA

Lancia Fulvia 2003 : c'est Norev, marque de miniature Française, qui a reproduit ce proto de salon dévoile en 2003 par Lancia.
La miniature est très belle et reproduit fidèlement les lignes du modèle à l'échelle 1.
C'est dans une boite coffret qu'est livrée cette auto, disponible en concession et en boutique de modélisme.
Prix : environ 30/35 euros

MASERATI

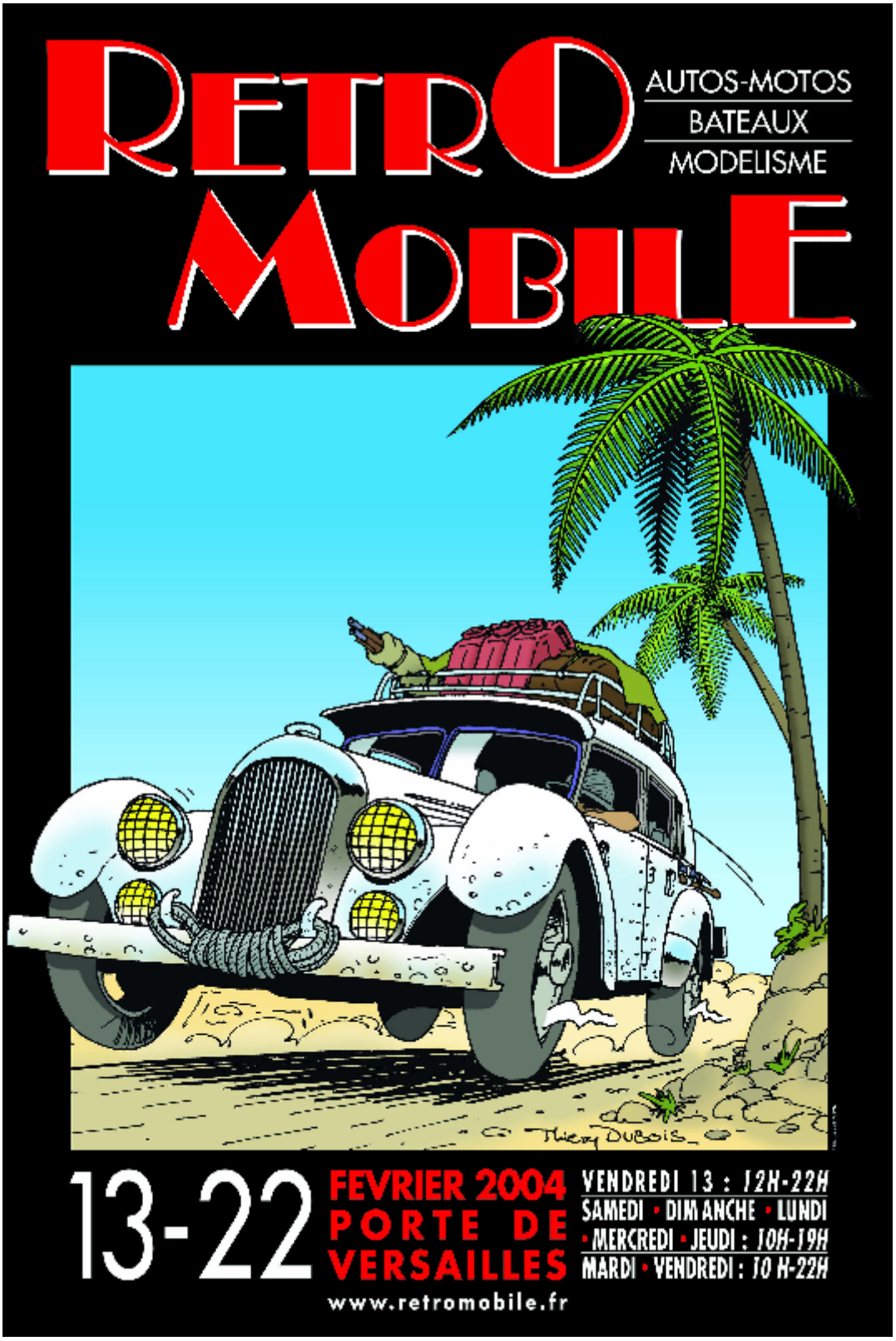
Maserati Kyalami, le modèle fait partie de la gamme de l'artisan Alezan, sous forme de kit résine, pouvant être obtenu brut ou pré peint , mais également monté sur demande.
C'est une des rares reproductions de cette voiture aux lignes tendues et agressives, qui n'est pas sans rappeler les lignes de certaines Aston des 70's……
Prix : environ 45 euros brut et 55 euros pré peint

PAGANI

Pagani Zonda C12S : c'est Provence Moulage qui propose ce modèle de la Zonda dans sa version route.
Quelle miniature ! finement moulée en résine avec des formes parfaites, elle est proposée soit en kit soit tout monté en bleu ou rouge.
J'adore ce modèle qui fera un parfait duo avec la version course des 24 heures du Mans, disponible également chez Provence.
Prix : environ 55 euros en kit et 99 euros tout monté.

Voici ce premier Mini News terminé, je reste à votre disposition sur le forum miniature pour répondre à toutes vos questions.
Dans le prochain numéro nous découvrirons ensemble beaucoup de nouveautés qui seront dévoilées au salon du jouet de Nuremberg.
Alors rendez vous au numéro 2 pour une nouvelle édition du Mini News !!

Rafalfa



Comme chaque année, Février est le mois du grand rendez vous parisien de l'automobile ancienne, où clubs, passionnés, amateurs fortunés se retrouvent dans un même lieu.
Comme vous vous en doutez, nous nous pencherons ici seulement sur l'Automobile Italienne. Toutes nos grandes marques préférées étaient bien représentées sur les divers stands du salon ; j'ai pu croiser notamment de somptueuses Ferrari, une rare Alfa Romeo Sportiva 2000, des Lancia, ou autres Lamborghini. Mais plutôt qu'un long discours, cet article vous contera mieux la fabuleuse journée passée en compagnie de mon fils.

RETROMOBILE 2004

La rétrospective de l'ICC

par Rafalfa

ALFA ROMEO 6C
2300B 1937

ALFA ROMEO 6C 2500 CORSA
SPYDER SPORT 1943

ALFA ROMEO 6C 1750
GRAN TURISMO 1930

GUILIA 1600 SPRINT 1963

ALFA SPORTIVA 2000 1954

ALFA ROMEO TYPE 33TT12 1975

FERRARI 250 GT EUROPA COUPE 1955

FERRARI 250 GT SWB CHASSIS COURT 1961

FERRARI 250 GT CABRIOLET 1959

FERRARI 275 GTB/4 1966

FERRARI 250 GT CALIFORNIA 1959
CHASSIS COURT PHARES DROITS

DINO 246 GT 1971

FERRARI 308 GTS 1978
CHASSIS 27115

FERRARI 308 GTSi 1982
CHASSIS 41397

LAMBORGHINI COUNTACH

LAMBORCHINI 400 GT 2+2

LANCIA FULVIA 1972

MASERATI BIRCAGE TIPO 63
ayant participé aux 24 Heures du Mans 1961 engagée par l'équipage American Cunningham
Elle terminera à la 8ème place avec l'équipage Cunningham/ Kimberley

MASERATI 3500 GT 1963 COUPE TOURING

MASERATI A6GCS PININFARINA BERLINETTA 1954

AUTOBIANCHI EDEN ROC TYPE 110 FB5 1966

Voici donc les modèles qui m'ont laissé rêveur durant toute cette journée au salon Rétromobile. Félicitons également les exposants de pièces détachées et de miniatures qui proposaient des objets très sympas.
J'espère, grâce à ces clichés (disponible sur simple demande par mail), vous avoir permis de ressentir l'ambiance de ce fabuleux Salon.
Merci également à Mr Philip Kantor, responsable de Christies Automobile, pour m'avoir permis d'accéder à ce merveilleux stand pour prendre de superbes photos.

Raphaël (Rafalfa)

C'est sur cet article de Rafalfa que se termine le premier numéro de notre Revue entièrement consacrée à nos chères Italiennes.

Nous espérons sincèrement qu'elle vous aura fait passé un moment agréable lors de sa lecture.

Si tel est le cas, nous vous donnons rendez vous fin Avril pour notre deuxième numéro de la Revue de l'ICC. Cette dernière sera exclusivement accessible aux membres du Forum de l'Italian Cars Club.

Passionnément

Alx

Pour plus d'informations sur les modèles présentés ci-dessus, ainsi que sur d'autres modèles d'automobiles italiennes, nous vous invitons à découvrir chacun des sites membres de l'Italian Cars Club.

Toutes vos interrogations trouveront une réponse grâce à eux :

l'Italian Cars Club :http://www.italian-cars-club.ht.st

Enzoferr : http://www.enzoferr.fr.fm

A.B.C.D. Alfa Romeo : http://monsite.wanadoo.fr/a.b.c.d.alfaromeo

Appassionato Fiat : http://appassionato.fiat.free.fr

KLD Concept (site Lamborghini) : http://www.kldconcept.com

Fandepanda : http://www.fandepanda.fr.st

Fiat-Vignale : http://www.fiat-vignale.com

FiatonLine : http://www.fiatonline.fr.st

LanciaB : http://www.lanciab.fr.st

Rafalfa : http://www.rafalfa.fr.st

Lancia-Quiz : http://www.lancia-quiz.ht.st