

Spirit of Olivier Gendebien



N°14 : Second semestre 2025

Italia Car Club Belgium ASBL:

Membre N°111 de La BEHVA

Italia Car Club Belgium magazine





Italia Car Club Belgium A.S.B.L.,

M^{bre} n°111 de la BEHVA (Belgian Historic Vehicle Association)

Comité exécutif:

Denis GENIN, Président et trésorier denis.genin@skynet.be

Sandro VENIER, Secrét. Général sandrovenier@hotmail.com

Administrateurs

Fabrice AIELLO : Contact Charleroi fabriceaiello@gmail.com

Pierre CORMONT : Contact Bruxelles: giferen@outlook.com

Bertrand DEVILLERS : bertrand.devillers@resa.be

Frédéric JADOUL : info@fredjadoul.be Facebook

Jean-Marie LARBANOIS : jm.larbanois@skynet.be

Giuseppe VARISANO : giu.varisano@gmail.com Facebook

Daniel ZOPPAS : daniel.zoppas@hotmail.com

Fabian BONAFEDE: fabian.bonafede@gmail.com Webmaster

Membres honoraires :

DESSART Jo : Président-Fondateur-Honoraire (dcd)

VIEUXTEMPS Jacky : Président Honoraire

Didier CHARLIER : Président Honoraire

DESWYSEN Gabriel (dcd), SARLET Philippe (dcd) et STASSEN Jean-Claude : Secrétaires-Généraux-Honoraires

Sandro Oldtimers

Service

Pièces

Entretiens

Réparations

Restaurations



4633 Soumagne

(+32) 0479/56.14.71

sandrooldtimersservice@outlook.com

denis.genin@skynet.be

VOTRE PUBLICITE DANS NOTRE MAGAZINE ?

0476 40 85 30

Edito

Cette année 2025 est marquée d'une pierre noire : la disparition le 29 avril du fondateur de l'ICCB, Jo Dessart.

Il est difficile, pour ne pas dire impossible, d'oublier son charisme et son enthousiasme légendaire.

Au-delà de cette considération purement affective, il en est une autre désagréable à constater : TOUT AUGMENTE ! C'est à notre grand regret que nous sommes contraints d'augmenter le prix de la cotisation à votre cher club. **ELLE PASSE DE 50 à 55€ par an.** Je crois cependant qu'elle reste abordable comparée à d'autres clubs.

En effet, la cotisation au Centre Social Italien de Rocourt, le prix de notre assurance RC, la location du hangar où sont remisés Sophia et notre matériel, divers frais administratifs, la poste pour l'envoi du magazine, les frais d'impression de celui-ci etc... ont augmenté sans savoir à ce jour si la cotisation à la BEHVA ne va pas elle aussi augmenter. A cela s'ajoute le manque de rentrées dues au meeting (plus de bar à vin, plus de rétributions via le catering, ce dernier entièrement repris par le Château du Val en échange de la mise à disposition des lieux) et la diminution des enveloppes budgétaires de nos sponsors habituels.

Les divers administrateurs s'efforcent de trouver des solutions, par exemple en augmentant le nombre de balades voir le calendrier annexé au « Il Messaggero », que vous recevez par E-Mail, et en trouvant de nouveaux sponsors. Aussi, si vous avez connaissance d'un sponsor qui pourrait être intéressé, n'hésitez pas à nous le proposer.

J'en profite pour présenter mes plus vifs remerciements aux administrateurs pour leur implication et aux participants actifs à nos divers évènements !

Au nom du Comité, je vous souhaite à vous et vos proches, mes meilleurs vœux pour 2026.

Denis Genin,

Président, trésorier et rédacteur en chef

SOMMAIRE DE CE N°14

Photo de couverture: Meeting au Val Saint Lambert : Pascal Hermant (photohp74@gmail.com)

LA VIE DU CLUB

Fred Jadoul : Première Coupe Jo Dessart ; pages 4 à 6

Pierre Cormont : Raduno Sotto le Stelle ; pages 7 & 8

Denis Genin : BBQ à Esneux ; pages 9 & 10

Pierre Cormont : Meeting du Val Saint Lambert ; pages 11 à 15

Sandro Venier, Fred Jadoul et Vincent Mardaga : Giro di Lussemburgo ; pages 16 à 21

Giuseppe Varisano et Denis Genin : Raduno dei Colori del Autunno ; pages 22 et 23

LES ARTICLES

Fabrice Aiello : Visite chez Route 59 ; pages 24 et 25

Il Messaggero retro : Nardi au Mans 2ème partie ; pages 26 à 31

Pasquale Abiuso : Ma Fiat 124 Spider ; pages 32 à 34

Giuseppe Varisano : Hommage à Johannes Jonckeere ; page 35

Ils nous soutiennent : *Nos sponsors ; pages 2, 19, 36*

Prochaine parution : Juillet 2026

PREMIERE COUPE JO DESSART

Dimanche 22 juin 2025



Balade italienne classique de Jupille à Villers-le-Bouillet.

Le dimanche 22 juin 2025, votre Italia Car Club Belgium (ICCB) organisait une mémorable balade automobile, réunissant les amateurs de mécaniques italiennes pour une journée, comme à son accoutumée, de passion et de convivialité.

La journée a débuté dans l'atmosphère chaleureuse et passionnée des locaux de **THM Classics & Supercars**, où notre hôte, Thierry Meert attendait les participants avec un délicieux petit-déjeuner. Ce rassemblement a été l'occasion d'admirer les bolides dans son garage, dont une spectaculaire et magnifique réplique de la mythique Ferrari 250 GTO, qui a volé la vedette.

Fidèles à la tradition de nos balades, les équipages ont pris la route guidés par un roadbook sous un éclatant soleil de ces premiers jours d'été. Le parcours dessiné pour offrir un maximum de plaisir de conduite et de beauté paysagère, a traversé différents paysages wallons. Le convoi a quitté la région liégeoise en passant par Fléron et le cadre verdoyant de Chaudfontaine. L'itinéraire a ensuite gagné les hauteurs du Condroz via Beaufays et Sprimont, avant de plonger vers les charmes naturels d'Aywaille et la vallée de

l'Ourthe. La boucle s'est poursuivie vers Marchin, pour ensuite emprunter le trésor paysager de la Vallée de la Burdinale, traversant des villages comme Burdinne et Oteppe. Chaque portion de route a permis aux véhicules italiens de faire entendre leur symphonie mécanique, offrant un spectacle constant d'élégance et de performance.

Après cette matinée riche en émotions et en kilomètres, le rallye s'est achevé au restaurant *La Bonne fourchette* à Villers-le-Bouillet. L'accueil n'a pas été des plus chaleureux ... un grincheux qui devait avoir aussi chaud que nous sans doute ... Mais par la suite, les participants ont pu partager un excellent repas, échangeant anecdotes et impressions de cette belle balade.



Cette journée a également été marquée par un geste fort de la part de l'ICCB : l'annonce que la traditionnelle "**Coupe des Fiat**" serait désormais rebaptisée, avec l'autorisation de son épouse, la "**Coupe Jo Dessart**". Ce changement honore la mémoire de **Jo Dessart**, le président fondateur de l'Italia Car Club Belgium, récemment disparu. Cet hommage assure que son esprit et sa passion restent au cœur des activités et des traditions de l'ICCB pour les années à venir.

Remerciements tout particuliers à Giu et à Jean-Marie pour l'organisation de cette journée ainsi qu'à Monsieur Thierry Meert pour son chaleureux accueil et petit-déjeuner dans ses établissements.





Fred Jadoul.

Photos Jean-Marie Larbanois, Denis Genin et Fred Jadoul

RADUNO SOTTO LE STELLE

Jeudi 3 juillet 2025



Comme c'est, maintenant, redevenu une tradition bien établie au sein de votre Club favori, notre réunion de juillet est remplacée par notre balade nocturne, notre Raduno sotto le Stelle, dont c'était, cette année, déjà la troisième édition.

C'est ainsi que le jeudi 03 juillet dernier, rendez-vous était fixé sur le parking de la gare de Trooz, en début de soirée, pour une boucle d'une centaine de kilomètres qui allait nous amener, certes par les chemins de traverse, jusqu'à Neupré. Avant de nous mettre en route, nous aurions, très volontiers, pris un verre à la Taverne de Trooz qui, à deux reprises, nous avait déjà fort bien accueillis mais, malheureusement, l'établissement a fermé quelques jours à peine auparavant. Espérons qu'une réouverture prochaine soit à l'ordre du jour.

Cette année, la météo était des plus favorables et ce sont 12 équipages qui ont pris le départ, des habitués de nos balades pour la plupart et, parmi lesquels, la palme du déplacement le plus lointain revient aux fidèles Mauring et Gaëtan qui nous avaient rejoints depuis Blaasveld.

Notons que bien que notre Club assure la promotion de toutes les marques automobiles transalpines, la part plus que belle était réservée aux Alfa Romeo, puisque, cette fois, nous comptons non moins de neuf dignes repré-

sentantes de la marque milanaise : une fort rare Alfa Romeo 33 1,7 i.e. Permanent 4, une Alfa Romeo 75 3,0 6V America, une Alfa Romeo Berlina 2000, deux Alfa Romeo GT 2000 Veloce, une Alfa Romeo Spider 105 3a Serie « Coda tronca » 2,0, une extrêmement rare Alfa Romeo Spider 916 6V 3,2, une Alfa Romeo Spider 939 2,4 jtdm 20v, une Alfa Romeo Sprint 1700, flanquées de trois Turinoises : une Fiat Barchetta 1a Serie, une (devenue bien rare) Fiat Punto Cabrio et, pour clôturer le groupe, une Fiat Tipo 1,6S.

De Trooz, nous sommes remontés vers Beaufays, occasion de saluer la mémoire de notre très cher Fondateur et Président honoraire, Jo Dessart, avant de redescendre vers l'Ourthe et sa vallée, le long d'une route pour le moins engageante et enthousiasmante.

Nous avons, ensuite, remonté la rivière, certes en zig-zags, en direction de Comblain-Fairon, avant de bifurquer vers Crossée puis Ouffet où une boucle était prévue, ce qui n'a pas manqué d'en étonner certains qui, y croisant notre ami Patrick, parti bon train et menant sa fidèle GT 2000 Veloce comme elle a été conçue pour l'être, ont, un moment, pensé qu'il y avait une erreur de parcours !

Comme d'habitude dans le cadre des activités de votre Club favori, l'ambiance était très bonne, nous avons (re) découvert de fort beaux endroits ; pendant environ

deux heures de conduite, sur des routes plus belles et engageantes les unes que les autres, nous avons pu profiter, pleinement, de nos belles, afin de célébrer, comme il convient, cette soirée estivale et, une fois arrivés à destination, l'établissement « La Boucherie », de Neupré, nous avons pu agréablement échanger, tous ensemble, à propos de notre passion commune, ou d'autres sujets, dans l'ambiance certes très très sonore de ce café local, autour d'un bienvenu rafraîchissement.

Un tout grand merci, donc, à tous les participants, votre présence nous a, une fois de plus, vraiment fait chaud au cœur et votre grand enthousiasme nous motive, toujours plus, à vous concocter de nombreuses autres balades qui, espérons-le, vous plairont davantage encore.

Au plaisir de vous voir participer à nos prochaines balades, donc...

Pierre R. Cormont

Photos: Fabrice Aiello



BBQ ANNUEL

Vendredi 15 août 2025



Pour la première fois depuis sa création, notre traditionnel BBQ du 15 août n'a pu avoir lieu sur le site habituel du « Rond Chêne » à Esneux.

C'est Vincent Mardaga, membre depuis le 15 août 2024 (il passait par hasard avec son spyder Alfa devant le site de notre BBQ, et attiré par la présence d'autres anciennes italiennes, s'est arrêté, s'est informé et s'est immédiatement affilié à l'ICCB !!!), habitant Esneux, qui nous a trouvé une solution de remplacement : le collège St Eloy. Cette école dispose d'une salle bien équipée (cuisine complète, toilettes hommes et dames, BBQ extérieur, mobilier disponible, parking facile et fermé pour nos « belles », salle pour s'abriter en cas d'intempéries ...etc) et elle était disponible le jour de la fête des Maries.

Contrat conclu ! Nous étions sauvés, et même si le site fut jugé un peu moins « sexy » que celui du « Rond Chêne », le succès de participation et le bon déroulement de notre BBQ nous a permis de passer un très bon moment. Il faut dire que l'annulation préalablement annoncée avait engendré la déception de nombreux habitués.

Une nouvelle fois la météo était de la partie et heureusement que nos amis Sandro et Danilo avait eu la bonne idée d'amener des tonnelles sans lesquelles nous aurions dû soit nous réfugier à l'intérieur, soit cuire au soleil. Ils avaient également amenés deux demi-tonneaux pour être certains que nous puissions tous cuire nos viandes et leurs accompagnements en même temps.

Ce BBQ fut donc une nouvelle fois une belle réussite. Un immense merci à tous ceux qui ont mis la main à la pâte pour la mise en place comme pour le nettoyage final.





Denis Genin
Photos Jean-Marie Larbanois

ITALIAN MEETING AU VAL SAINT LAMBERT

Dimanche 7 septembre 2025



Le dimanche 07 septembre dernier, votre Club favori organisait son célèbre et, maintenant, incontournable Italian Classic Car Meeting, l'activité-clé de notre calendrier, dans le très beau et vaste parc du Château du Val-Saint-Lambert.

Les dieux de la météo n'étant, visiblement, pas insensibles au charme des belles carrosseries transalpines, ils nous avaient réservé, comme cela avait déjà été le cas ces (nombreuses) dernières années et est devenu une sorte de tradition, une météo absolument splendide, nous assurant, par-là même, une fréquentation pour le moins conséquente, ce dont nous ne nous plaindrons certes pas ! C'est ainsi qu'au terme de la journée, nous avons, au total, pu accueillir environ 320 voitures.

Comme à chaque édition, trois autos fêtant leur anniversaire étaient mises à l'honneur : cette année, il s'agissait de la Fiat 600 (70 ans), de la Lancia Fulvia Coupé (60 ans) et de l'Alfa Romeo 75 (40 ans).

Dès 08:30 heures, les volontaires se mettaient à l'œuvre, qui pour préparer le parc, qui pour baliser les voies d'accès et zones de stationnement, qui pour monter les tonnelles, etc. et, dès 10:30 heures, les premiers visiteurs se présentaient sur place.



Tout au long de la journée, nous avons pu assister à un impressionnant défilé de beaucoup de ce que l'industrie automobile italienne a pu produire de meilleur, de la populaire Fiat 500 à la très exclusive Ferrari 812 Competizione, de la sportive petite Lancia A112 à la très pistarde Dallara Stradale.

Comme cela a été souligné ci-dessus, cette fois encore, les visiteurs ont été fort nombreux : des simples amateurs aux véritables connaisseurs, en passant par les familles profitant du parc et du beau temps mais nous avons, également, eu le grand plaisir de pouvoir compter sur la participation de nombreux membres de clubs amis.

C'est ainsi qu'une délégation non-négligeable de membres du Solo italiano, E basta était présente, des amateurs pour qui le déplacement à notre meeting représente une activité devenue habituelle et, visiblement, fort appréciée. Ils nous ont permis d'admirer de bien belles autos, souvent des youngtimers encore assez rares à nos manifestations ou une belle brochette d'Alfa Romeo 75, anniversaire oblige, dont une Turbo America noire de toute beauté.

Nous vous invitons, d'ailleurs à découvrir, ci-dessous, les impressions, à ce propos, de son Président, par ailleurs Membre de notre Club, le cher David Sergeys.

Le Club Quadrifoglio Belgio était, quant à lui, également de la partie et très bien représenté par quelques uns de ses membres qui, eux aussi, nous font, chaque année, l'honneur de leur présence en assurant le spectacle par le truchement de magnifiques autos, en très bel état.

Comme de coutume, le catering était assuré par les équipes du Château du Val qui, bien qu'ayant mis les petits plats dans les grands en prévoyant, d'une part, l'espace brasserie intérieur et, de l'autre, des focaccias et autres boissons, en extérieur, semblent, cependant, malheureusement, avoir été quelque peu victimes du succès de notre événement.

Un debriefing a, bien entendu, été organisé avec eux et il nous a, d'ores et déjà, été assuré que, pour l'année prochaine, il serait tenu compte des quelques manquements apparus et que des solutions seraient proposées.

Quoi qu'il en soit, l'on peut affirmer que cette 28^{ème} édition a été un grand succès : comme d'habitude dans le cadre des activités de votre Club favori, l'ambiance était excellente, le panel d'autos réunies plus que parfait, la météo plus que favorable, le cadre magnifique et les très nombreux visiteurs ont pu agréablement échanger, tous ensemble, à propos de notre passion commune, ou d'autres sujets. Un tout grand merci, donc, à tous les visiteurs, mais aussi aux nombreux bénévoles qui, chaque année, nous aident à la mise en place et à la tenue de ce bel événement. Sans eux, tout cela ne serait, assurément, pas possible.

Au plaisir de vous voir nous rendre visite, le dimanche 06 septembre 2026, à la 29^{ème} édition de notre



Italian Classic Car Meeting, donc...

Pierre R. Cormont

Italian Classic Car Meeting – Une deuxième maison !

C'était une journée ensoleillée de septembre lorsque les membres du Club Solo Italiano, E basta se sont rendus sur le site du Val Saint Lambert à Seraing.

De loin résonnait une douce musique italienne, comme si les notes d'une mandoline souhaitaient la bienvenue aux visiteurs. L'ancienne cristallerie formait un décor majestueux : ses murs scintillaient sous la lumière du soleil et conféraient à l'ensemble une atmosphère presque magique.

Là, parmi les parfums de pasta fraîchement préparée et d'espresso, se déroulait le moment fort de l'année : l'**Italian Classic Car Meeting**. Plus qu'un simple événement, c'était une véritable réunion de passionnés, jeunes et moins jeunes, tous unis par une même passion : l'amour des marques automobiles italiennes.

L'ambiance était chaleureuse et décontractée. Les gens riaient, échangeaient des histoires sur leurs oldtimers adorées, et nouaient de nouvelles amitiés comme s'ils se connaissaient depuis toujours. Pour les membres de notre club, une chose était claire : nous n'étions pas simplement accueillis, nous étions véritablement enveloppés d'attention. L'**Italia Car Club Belgium** veillait à ce que chacun se sente chez soi, et ce sentiment grandissait d'année en année.

Il était impressionnant de voir avec quelle dévotion les nombreux bénévoles de l'ICCB guidaient l'événement dans la bonne direction. Chaque détail était soigné : de la disposition des voitures à la musique qui accompagnait doucement les conversations. On aurait dit que toute la journée formait un grand tableau italien, dans lequel nous avions le privilège d'être les personnages principaux.

Ainsi, le **6 septembre 2026** est déjà inscrit en



grandes lettres dans l'agenda de notre club. Car une chose est certaine : nous reviendrons. Non seulement pour admirer à nouveau la splendeur des classiques italiennes, mais aussi pour revivre cette atmosphère unique – une ambiance qui nous rappelle, chaque année, que Seraing est, le temps d'une journée, notre deuxième maison.

David Sergeys

Président et fondateur de « Solo Italiano, E Basta »







Photos Pascal Hermant et Jean-Marie Larbanois

GIRO DI LUSSEMBURGO

Vendredi 3, samedi 4 et dimanche 5 octobre 2025



Lors de la réunion de comité du mois de juin, parmi les points à l'ordre du jour, il y avait le voyage annuel du club. En général, la date tombe le week-end des Spa Six Hours ou juste avant et je n'ai pas l'occasion de participer.

Cette fois, Fabrice, l'organisateur, se tourne vers moi et m'annonce que le voyage aura lieu le 1^{er} week-end d'octobre, soit juste après les Spa Six Hours. Super ! Nous nous étions tellement bien amusés à la traversée de Paris que sans même consulter Aude, je lui dis : « compte sur nous » ! Fred Jadoul, juste à côté de moi se dit également qu'il tenterait bien aussi l'expérience. Dès l'annonce du voyage, les places étant limitées, les réservations ne tardent pas et voilà 12 équipages dans les starting-blocks du "Giro di Lussemburgo".

Vendredi 3 octobre, 3 points de ralliement sont organisés pour se rendre au point de départ du week-end, Martelange, pour le petit-déjeuner afin de remplir les estomacs mais aussi les réservoirs.

Fabrice et Christine (Brera Spider) ainsi que Robert et Anna (Coupé Bertone 2000) arrivent ensemble les premiers. Aude et moi, au vu de la météo annoncée, avons estimé que prendre la Fiat 124 Spider n'aurait pas été le choix le plus judicieux. C'est donc avec l'Alfa Sei que nous décidons de partir. Grand coffre et donc beaucoup de bagages mais aussi de la place pour des outils, ça peut toujours servir. Nous rejoignons sur le parking de la station Q8 de Sprimont Giuseppe (Fiat Tipo), copi-

loté par Pierre Cormont, qui pour raison médicale ne pouvait pas prendre le volant, Denis et Anne-Marie (Alfa Romeo Berlina) et normalement Philippe et Myriam (Ferrari Portofino). Pour ces derniers, des bouchons et travaux sur le chemin les ont retardés et ils nous signalent qu'ils nous rejoindront à Martelange. A peine arrivés à Bastogne pour rejoindre la N4 que je vois débouler dans mon rétroviseur la Giulia 1300 Junior de Guy et Danielle, talonné par l'esquadrille jaune formée par la Fiat Coupé de Didier et Enza ainsi que la Giulia Coupé 1600 Junior de Jean-Marie. Nous aurions voulu le faire exprès que nous n'y serions pas arrivés ! Et c'est groupés que nous arrivons à Martelange. Deux équipages nous rejoindront en fin de journée car leurs obligations professionnelles ne leur permettaient pas de se libérer en matinée.

Après un petit-déjeuner copieux à la brasserie du Mouton Noir où le cadre et l'accueil du personnel étaient impeccables, nous prenons la direction de Grevenmacher en suivant la première liaison concoctée par Pierre sur 95km de belles routes luxembourgeoises. Nous étions attendus au restaurant "Cento Vini" pour le repas de midi. Pour le restaurant, seuls 3 personnes étaient attendues, suite à une erreur d'encodage de la réservation. Le patron du restaurant a été très surpris de voir arriver un groupe de 17 personnes..., mais en quelques minutes, ils avaient réussi à nous installer et à nous servir comme si de rien n'était. Les plats étaient copieux et délicieux pour un rapport qualité/prix assez inattendu.

A quelques pas de là, Fabrice et Christine avaient prévu la visite du "Jardin des Papillons". Une heure à se balader dans une serre tropicale remplie de jolis spécimens multicolores et très amicaux avec les visiteurs, semblant vouloir jouer les petits guides prêts à nous faire visiter leur domaine. Certaines de ces espèces exotiques pouvaient présenter des tailles impressionnantes. En sortant de cette serre à la température tropicale, nous n'étions pas mécontents de rejoindre nos voitures pour profiter d'une certaine fraîcheur vu la différence de température avec l'extérieur.

En route vers l'hôtel ! Pierre avait tracé 3 itinéraires, autoroutier, pittoresque et pittoresque ++ longeant la Moselle et la Sûre. C'est ce dernier que le groupe décide d'emprunter mais ce n'est plus vraiment une étape de liaison de 95km à laquelle nous participons, mais plutôt une "étape spéciale" offerte par l'équipage de tête Giu et Pierre. Les belles routes sinueuses s'y prêtant à merveille avec une parade dans les ruelles de la vieille ville de Vianden pour un petit repérage parking en vue de la visite du dimanche. L'occasion aussi de reprendre son souffle pour la suite du parcours. Les enfilades de virages et épingles me rappelaient régulièrement que les 80l d'essence, les outils et les bagages étaient là derrière. La journée, froide et sèche, était idéale pour ce petit amusement.

Temps sec qui ne le restera pas longtemps, car peu de temps après notre arrivée à l'hôtel Cocoon Belair de Bourscheid, la pluie faisait son apparition. Elle nous avait quand même laissé le temps d'apprécier le cadre de verdure entourant le lieu situé à quelques mètres de la Sûre. La rue avait beau s'appeler "Bourscheid Plage", je vous assure que personne n'a tenté la baignade. A l'intérieur, nous découvrons des chambres spacieuses, munies d'un grand bain à bulles et une grande douche à l'italienne. Entre temps, les 2 équipages manquants étaient également arrivés, Fred et Anne-Catherine qui sur le trajet se sont retrouvés en panne d'essuie-glaces avec la GTV6 sous une pluie battante, accompagnés par Vincent et Aurore dont l'Alfa Spider n'étant pas prête, avaient pu prendre la GTV916 de Fred.

Une immense table de 21 personnes, dans une salle qui nous était réservée pour le week-end, nous attendait. Le personnel de service était très sympathique et taquin avec le groupe, un peu débordé par moment mais ce n'est pas toujours simple de suivre de si grandes tablées. Pour ma part, j'ai trouvé les plats simples mais très bons et en bonnes quantités. Je sais qu'il y a toujours des avis mitigés là-dessus. Une fois le repas 3 services terminé, c'est l'heure d'aller se coucher. De nouveau, sans l'avis de Aude, je regarde Fred et lui propose un plan, les femmes vont aller se coucher et nous ont sort, Vincent qui nous entend est aussi partant, le temps d'aller prendre nos vestes et nos clés et c'est parti. Nous voilà donc dehors, sous la pluie à la lumière de nos téléphones pour dépanner les essuie-glaces du GTV6. Fort heureusement, ce fut assez vite réglé. Un fusible et quelques pschitt de « perlinpinpin » plus tard et les essuie-glaces étaient repartis. Et ils n'auront pas chômé le reste du week-end !!!



Après tant d'efforts, il fallait bien reprendre quelques forces et c'est au salon de l'hôtel que nous avons terminé cette belle journée qui n'était alors qu'un avant goût du reste du séjour.

Nous étions 3 "novices" lors de ce voyage de l'ICCB et comme il est de tradition que les nouveaux rédigent l'article du week-end, je passe la plume au suivant pour la journée de samedi.

Sandro Venier

A lors le suivant, c'est moi, Fred Jadoul, première participation au voyage du club. Comme pour Sandro, les dates précédentes ne m'arrangeaient guère, l'emploi du temps professionnel et privé ne permettait jamais de songer à m'y inscrire.

Et cette année, Fabrice recule quelque peu la date, Sandro s'en réjouit et son enthousiasme me fait réfléchir... pas très longtemps finalement me concernant... mais je me dis après cette réunion de comité que je vais devoir convaincre ... mon épouse ! Très peu d'entre vous l'ont rencontrée car les voitures anciennes, elle s'en moque éperdument et elle déteste lire en voiture... donc elle ne m'accompagne pratiquement jamais ... Les rares fois où elle est venue, c'est à un cocktail de printemps (aux Guillemins, ça date...) et au meeting une fois ou deux.

Comment donc aborder le sujet ? En commençant par trouver des solutions pour nos enfants ! Pas de difficulté avec notre fille de 17 ans, mais évidemment pour notre petit sportif de haut niveau de 12 ans, à l'internat toute la semaine, c'est une autre histoire. Chance, le Luxembourg n'étant pas trop loin, je m'arrange avec Fabrice pour les rejoindre le vendredi pour le

repas du soir et nous quitterons le dimanche après-midi un peu avant les autres pour nous permettre de récupérer notre fils à sa compétition et le ramener à l'internat le soir même. Faites des « djônes » ils disaient ! Bref, ayant trouvé des solutions pour nos enfants, en amenant les belles routes et paysages du Luxembourg et (merci Fabrice et Christine !) en lui montrant l'hôtel où nous nous rendrions ... elle a dit oui assez facilement ! J'ai dû tout de même un peu la rassurer que nous ne serions pas le seul couple « novice » et que la lecture du roadbook ne serait pas indispensable et qu'il nous suffirait de suivre les autres.

Le jour du départ arrive, la météo ne s'annonce pas très réjouissante, mais nous partons vers 16h sur route sèche. Nous avons rendez-vous avec Vincent et Aurore, à qui j'avais prêté mon GTV916, à la station Q8 de Sprimont pour faire la route ensemble. Nos femmes font connaissance 2 minutes et nous partons. Mon épouse est rassurée, moi aussi, « Ils ont l'air sympas » me dit-elle 😊. Nous continuons et évidemment le ciel s'assombrit de plus en plus jusqu'à ce que de petites gouttes commencent à tomber ... Sandro vous a vendu la mèche ... aucune réaction de la part de mon commodo ... mes essuie-glaces ne fonctionnent absolument pas et ils annoncent de la pluie tout le week-end !!! « M'enfin, tu n'as pas vérifié avant de partir ? » Euh non ! J'ai vérifié mes niveaux, la pression des pneus, les phares, les clignoteurs, je l'ai nettoyée, aspirée ... et je ne me rappelle plus l'avoir utilisée sous la pluie (on évite d'ailleurs), donc non, je n'ai pas vérifié mes essuie-glaces !! Nous nous arrêtons sur une aire d'autoroute avec Vincent, on regarde les fusibles qui ont l'air corrects. De toute façon, je n'en ai pas avec moi. Heureusement, la pluie reste fine et s'évacue avec la vitesse, donc ne traînons pas ! On parvient à l'hôtel sans trop de désagrément, c'est un ouf de soulagement tout de même car après il n'aura plu qu'une fois et pas qu'un peu !

Nous prenons possession de notre magnifique chambre, ma femme est ravie, mais avec un peu d'appréhension tout de même car il est l'heure de descendre et de se retrouver devant une table de 19 personnes pratiquement toutes inconnues pour elle. Nous saluons tout le monde individuellement, la bienveillance et la bonne humeur sont bien présentes, nous passerons un agréable repas. Et puis comme l'a expliqué Sandro, nos épouses montent dans leur chambre et nous, nous décidons de sortir sous la pluie qui ne s'est plus arrêtée, pour essayer de solutionner le problème des essuie-glaces car s'il n'y a pas de solution, nous devons nous « caser » dans la Tipo ou la Sei en tant que passager ... moins réjouissant ! Heureusement, il s'agissait bien du fusible que Sandro avait en rechange dans son coffre, un tout grand merci à lui encore ! Et donc je leur propose de prendre un dernier verre dans le charmant petit salon de l'hôtel, les trois « novices » profitent ! Et effectivement, cette belle ambiance est restée présente tout le week-end.

Pour ne pas vous surprendre, nous nous sommes réveillés... sous la pluie ... pas très réjouissant, mais l'excellent petit-déjeuner nous rappelle que nous sommes là pour profiter et



c'est ce que nous faisons. Anne-Catherine fut très contente de voir que dans le programme de la journée, il n'y en avait pas « que » pour l'automobile. Certes les magnifiques routes choisies par Pierre auraient été sublimes sous le soleil, mais les couleurs de l'automne bien présentes nous réjouissaient tout de même. Le premier arrêt de la journée se fait au Musée Henri Tudor dans la petite ville de Rosport au nord-est du Luxembourg. Depuis mai 2009, le château construit en 1892, qui fut la demeure de l'inventeur luxembourgeois, abrite le musée Tudor. Ce musée interactif sur l'électricité et les accumulateurs était très intéressant car nous y sommes restés beaucoup plus longtemps que ce que notre organisateur avait prévu ... nous mettant un petit peu en retard sur le programme.

« Grâce à sa batterie au plomb perfectionnée, Henri Tudor est inclus dans le groupe des pionniers dans le domaine du stockage de l'électricité. Ainsi il a rendu possible l'éclairage électrique des rues à travers l'Europe. Son travail a fait progresser



THM

CLASSICS & SUPERCARS

Thierry Meert

Ferrari specialist since 1987

☎ +32 470 43 89 89



thm.Classic.Supercars@gmail.com



apruzzese s.a.

PEINTURE & PARACHEVEMENT

Nous contacter :

📍 Parc Industriel n°2 à 4400 Flémalle

☎ Tél : +32 4 367 51 52

✉ Email : info@apruzzese.com

🌐 www.apruzzese.com

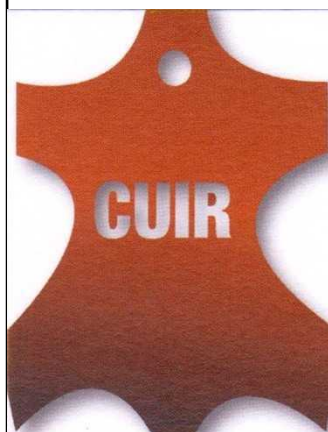


cuisines
placards
meubles de salle de bain
dressings
bibliothèques
meubles TV
bureaux

Fred Jadoul

Mobilier sur mesure

4351 Hodeige
0494 50 72 59
info@fredjadoul.be



Garnissage automobile

PALMA

BARROSO ANTONIO

interieurs cuirs - toutes marques
capotes-bateaux-divans médicaux

Avenue de la paix 64
4030 Grivegnée

GSM. 0498-41.44.66
Tel. 04-343.97.90

barroso-palma@hotmail.com

l'agriculture et les moyens de transport ce qui n'est pas à négliger. L'accumulateur de Henri Tudor a joué un rôle porteur et a donné des impulsions additionnelles au développement de la technologie d'aujourd'hui. » (sources : <https://musee-tudor.lu/fr/>)

Pour la suite, nous avons pris un repas dans une agréable brasserie de Echternach, mais qui a pris aussi un peu plus de temps que prévu ... les groupes et l'Horeca, ça devient compliqué au Luxembourg également... ce qui ne nous a pas permis de nous balader ou de flâner quelque peu dans Echternach qui avait l'air d'une chouette petite ville à la frontière allemande, le long de la vallée de la Sûre car la visite de l'après-midi nous appelait déjà.

Cette visite était celle des caves de Bernard Massard, très connu pour son crémant, à Grevenmacher, avec une vue imprenable sur la Moselle, dans le nord du vignoble luxembourgeois. Dans le domaine des vins tranquilles et effervescents élaborés selon la méthode traditionnelle, les Caves Bernard Massard sont le premier producteur familial du Luxembourg. Nous avons rendez-vous avec notre guide (d'où le timing à respecter) tout content de pouvoir faire une visite en français à des Belges et qui plus est, Liégeois pour la plupart ! Ce brave Monsieur était originaire de Seraing où son papa avait un salon de coiffure... Incroyable ! Les installations sont impressionnantes et la visite intéressante bien plus que la dégustation qui pour un groupe comme le nôtre se limite à 2 verres de leur cuvée tradition... qui n'a rien d'extraordinaire... Mais à nouveau, très bon moment passé avec le groupe.

Ensuite retour à l'hôtel, toujours par des routes préparées par notre ami Pierre comme entre chaque visite d'ailleurs. Certains prendront tout de même des raccourcis pour se reposer après cette longue journée avec en plus de la pluie, le vent qui se lève et qui arrachera certaines branches d'arbres... que devront déplacer certains d'entre nous pour pouvoir passer... je verrai une petite branche manqué de peu mon GTV916 que je suivais ... Heureusement aucun dégâts chez personne. Petit repos dans la chambre avant le repas qui fut encore fort agréable et toujours dans la bonne humeur.

Le voyage n'est pas fini, mais je laisse la plume au suivant car nous avons écourté notre dimanche comme expliqué plus haut. Par contre, nous avons passé d'excellents moments, nos organisateurs sont aux petits soins, Anne-Catherine a apprécié,



nous reviendrons certainement de préférence avec le soleil. Que ceux qui hésitent à participer se lancent, venez, testez, essayez, ce n'est pas réservé au comité, mais à tous les membres !

Fred Jadoul

**NOTRE RÉGION
OUR REGION**

La Moselle Luxembourgeoise est l'une des appellations viticoles les plus septentrionales et les plus anciennes de l'Europe. Son vignoble de 1.250 ha s'étire sur 42 km de Wasserbillig, région aux sols calcaires à érosion lente, à Schengen avec ses sols plus profonds et plus riches.

The Luxembourg Moselle is one of the most northerly and oldest wine regions in Europe. Its vineyard of 1,250 acres stretches over 42 km from Wasserbillig to Schengen, a region with soft limestone soils and slow erosion, with Schengen having the deepest and richest soils.

WASSERBILLIG
GREVENMÄCHER
Fils, Griesend
AÏN
Palmberg, Pletzer, Vogelwang
WORMELDANGE
Wälder, Ellersberg, Nicolson
REMICH
SCHWERSANGE
Hilberg, Brichler, Letzberg
WINDRANG
Filsberg
SCHENGEN
Merlsberg

BERNARD - MASSARD
MAISON FONDÉE
1924

Le dimanche matin commence tranquillement, après le petit déjeuner, tout le monde se prépare pour le dernier jour. L'air frais de la campagne luxembourgeoise enveloppe doucement le groupe alors que nous nous préparons pour une journée pleine de découvertes.

La première étape de la journée est la visite du Conservatoire National des Véhicules Anciens, C.N.V.H., de Diekirch, où l'exposition de véhicules italiens attire particulièrement l'attention. Les voitures, les motos et autres engins d'époque sont soigneusement exposés, rappelant les grands moments du design et de la culture automobile italienne, entre autre, une magnifique Lamborghini Miura (une baignoire selon Aurore) et une Ferrari 250GT cabriolet. Chacun s'arrête devant ces magnifiques pièces, admirant leur beauté et leur histoire, tandis que des anecdotes sur chaque modèle émergent au fil des discussions.

Vers midi, c'est direction Vianden pour un repas convivial dans un restaurant de la ville, parfait pour reprendre des forces avant la visite du château. L'atmosphère est détendue, et le groupe profite du moment pour échanger, rire et savourer chaque bouchée.

Pour des raisons diverses, une partie du groupe nous a quittés après le restaurant, c'est donc en comité restreint que nous finissons la journée.

L'après-midi est consacrée à l'exploration du Château de Vianden. Perché sur la colline, cet imposant monument médiéval offre une vue imprenable sur la vallée. L'histoire du château, qui remonte au Xe siècle, se dévoile au fur et à mesure de la visite, avec ses pierres séculaires et ses salles majestueuses.

Mais ce n'est pas tout ! Grâce à Giuseppe, un membre du groupe, l'entrée du château a été négociée à la baisse, tarif de groupe à partir de 15 alors que nous étions 13, ce qui ajoute une touche de fierté à l'aventure. Le groupe se réjouit de cette petite victoire sur le prix, tout en profitant des merveilles du site. Le guide audio du château à travers le GSM de Giu (de nouveau une petite économie, 1 ticket audioguide au lieu de 13) raconte avec passion les anecdotes et les secrets de ce lieu historique, et chacun prend son temps pour explorer les différentes salles, les tours et les remparts.

En fin d'après-midi, la visite se termine par une dernière vue panoramique sur la ville de Vianden et ses alentours, avant



que le groupe ne se dirige vers le parking. Il est presque temps de rentrer, mais le sentiment d'avoir vécu un week-end unique au Luxembourg, mêlant culture, histoire et moments conviviaux, reste gravé dans les mémoires. Le voyage touche à sa fin, mais il y a déjà des sourires et des promesses de prochaines aventures ensemble.

Un grand merci à Fabrice et Christine pour l'organisation de ce merveilleux week-end et à Pierre pour le tracé de tous les itinéraires entre les étapes. Comme on dit, les absents ont toujours tort



Aurore et Vincent Mardaga
(GTV 916 prêtée par Fred, encore merci à lui)
Photos: JM Larbanois et F. Aiello

RADUNO DEI COLORI DEL AUTUNNO

Terzo Raduno dei Colori dell'Autunno : Dimanche 19 octobre 2025



C'est par un joli dimanche après-midi d'Automne que nous avons participé ce 19 octobre, ma fille et moi à la balade organisée par notre cher Pierre Cormont.

Nous étions environ 19 équipages de tout âge mais tous prêts à s'amuser en cet après-midi radieux.

Le rendez-vous est fixé devant le Francoff de Spa et tout le monde est présent à temps pour un départ vers 13h30, les voitures étant garées un peu partout dans le centre, des petits groupes de voitures se sont formés et déformés au fil des aventures sur la route. Qui n'a pas vu la sortie à gauche, d'autre le panneau x ou y, bref, le but est de sortir nos belles italiennes et de leur faire prendre l'air, pour peut-être la dernière balade de la saison pour certaines d'entre elles.

Au départ de Spa, nous voici partis dans la région ardennaise et il m'a encore bluffé notre Pierre par ces routes magnifiques qui sortent des sentiers battus que j'ai l'habitude de traverser lors de mes journées de travail.

Plusieurs fois sur le parcours je me suis dit ...mais où va-t-il trouver ces routes... le secret restera bien gardé !

Les couleurs étaient chatoyantes, j'ai le souvenir d'avoir roulé dans les fagnes désertes entre ces arbres colorés de vert, orange, brun et les feuilles sur le bas-côté rendaient le paysage encore plus merveilleux.

La journée était ensoleillée ce qui a amplifié le sentiment de bien-être, la Fiat Tipo était en forme, mieux que moi, j'ai dû m'arrêter à mi-parcours dans ST Vith après un problème digestif... le sandwich américain de Spa n'est pas passé, décidément les américains actuellement ne valent pas grand-chose, c'est sûrement TRUMP qui a empoisonné mon sandwich !

Merci Pierre et vivement la prochaine balade

Giuseppe Varisano

Lors de la traditionnelle pose à la pâtisserie Fonck, Hauptstrasse en plein centre de Saint-Vith (elle dispose d'une immense salle pour y déguster leurs spécialités), notre ami Giuseppe ne se sent pas très bien et décide de renoncer à la seconde partie de la balade, raison pour laquelle je reprends le flambeau.

Il faut savoir que l'arrivée des participants s'est étalée sur plus d'une heure. Heureusement, Pierre avait bien

noté les endroits clefs à ne pas manquer et les « égarés » sont finalement arrivés au bon endroit (dans les deux sens du terme). Une bonne adresse à retenir si vous passez dans le coin.

Et toujours ces magnifiques routes automnales pour agrémenter la seconde partie. Très beau parcours, comme d'habitude, concocté par notre Pierre national !

Personnellement, c'est lors de cette « seconde mi-temps » que je me suis perdu également. Nous étions seuls avec Gaëtan De Muynck et son Alfa 33. A un moment nous sommes séparés lui à gauche, moi à droite, me croyant plus malin. Bin non, c'est lui et sa maman (son équipière du jour) qui avaient raison.

Heureusement après de nombreux kilomètres de solitude oups, sur notre droite débouche un petit peloton de participants. Comme quoi toutes les routes mènent au golf de Beaufays, terminus de la balade.

Là, bonne surprise ! Un excellent rapport qualité/prix pour les quelques participants au repas de clôture.

Il me reste à remercier à nouveau Pierre pour cette belle réussite.

Denis Genin

Photos J-M Larbanois et Valentine Varisano



VISITE ROUTE 59 à THUIN

Avril 2025



En avril, le collectionneur Thierry Techy organisait une porte ouverte, dans la région de Thuin.

C'est l'occasion d'admirer sa compilation de superbes voitures .

Je donne rendez-vous aux membres de l'iccb, afin de passer une après-midi ensemble...Ils sont quelques-uns à répondre à l'appel. Je les remercie, par la même occasion, d'avoir fait le déplacement, d'autant que la météo est belle...

Quelques copains carolos se joignent à nous, et nous sommes une douzaine à nous retrouver devant le magnifique hangar de Thierry Techy.

Il y a un expert qui peut examiner votre véhicule afin de vous dire sa valeur...

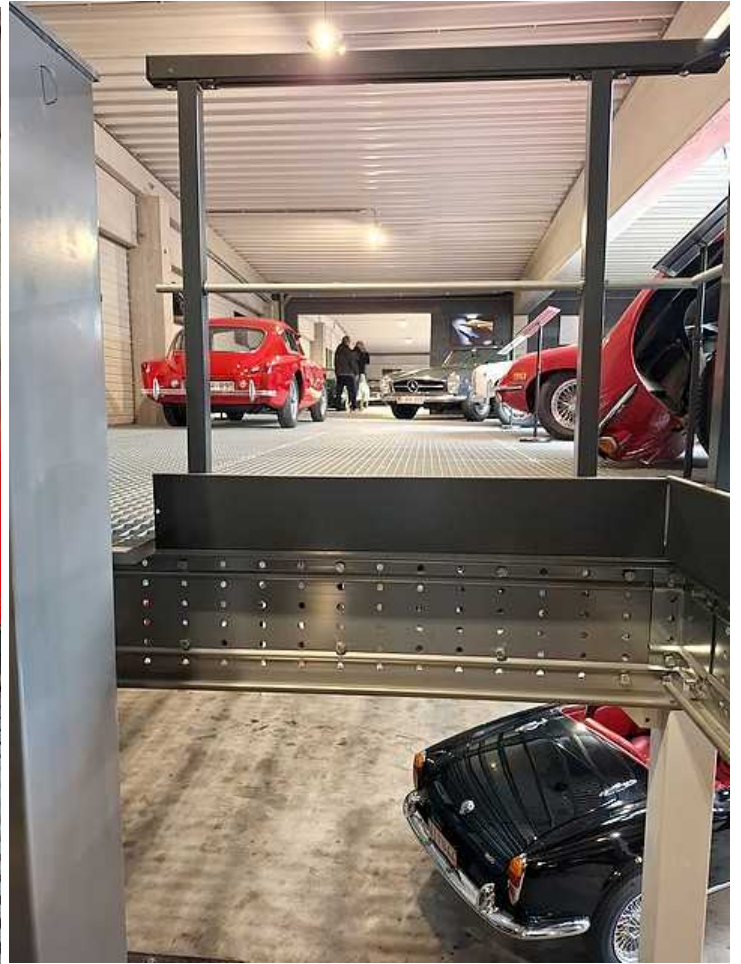
C'est plus de 80 voitures dont 30 à la vente qui sont rangées côte à côte, parmi elles, beaucoup d'italiennes...

Après avoir "bavé " sur ces merveilles, nous nous retrouvons vite au bar...

C'est un bel après-midi qui s'achève...

Fabrice Aiello





Photos: Fabrice Aiello

NARDI AU MANS 2^{ème} partie, LA BISILURO

« Il Messaggero » rétro : avril 2012

NARDI : la "Bisiluro" au Mans: Article paru sur le site www.velocetoday.com

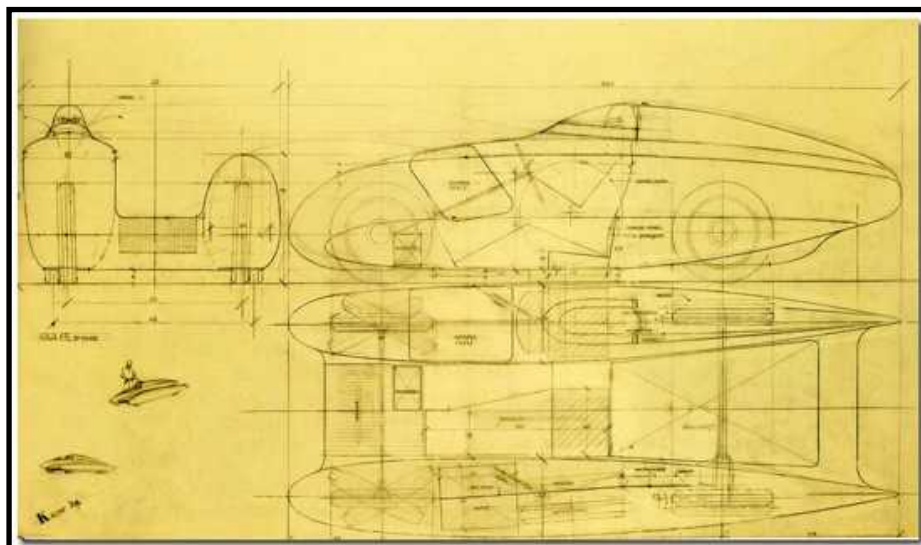
Par Roberto Motta et Pete Vack

Photos publiées avec la gracieuse permission de Roberto Motta, Dino Brunori et Alessandro Nassiri © Archivio Museo Scienza.

Traduit de l'anglais par Alicia Genin avec l'aimable autorisation des auteurs.



Comme nous l'avons vu (voir Nardi au Mans 1^{ère} partie magazine n°13), en dépit de son abandon précoce en 1954, Damonte souhaitait toujours courir au Mans au volant d'une Nardi. En 1954, l'ingénieur-architecte Carlo Mollino qui était également pilote et amateur d'avions et de voitures, s'intéressa à l'OSCA de Damonte, dont il appréciait les lignes. Sur base d'une photo de l'OSCA publiée dans un magazine, Mollino se mit à esquisser l'idée d'une carrosserie aérodynamique qui, plutôt que de couvrir un châssis déjà existant, à l'inverse, ce serait le châssis qui s'adapterait aux lignes rationnelles de la carrosserie. Et c'est ainsi que Mollino prit part au projet de construction d'une nouvelle voiture pour les 24 heures du Mans 1955, laquelle deviendrait connue sous le nom de DaMolNar Bisiluro.



Mollino ébaucha d'abord une voiture avec un museau aérodynamique, sans radiateur, qu'il modela comme une aile fine. Il lui ajouta ensuite tous les éléments essentiels. Le dessin final représentait une voiture totalement asymétrique, constituée de deux fuselages. Le côté gauche abritait le moteur et la transmission ; le côté droit avait été conçu pour accueillir un pilote de petite taille (moins d'1m70)

Les dessins de Carlo Mollino étaient étonnamment proches de la Bisiluro finale

Le manque d'espace nécessita la création d'un volant spécial, imaginé par Mollino et fabriqué par Nardi: ovale dans sa partie inférieure, il facilitait ainsi l'introduction des jambes du pilote et permettait d'abaisser la colonne de direction. Parmi les technologies aérodynamiques de la voiture, mentionnons notamment le rétroviseur qui, afin d'éliminer tous risques de trainée, pouvait être escamoté depuis l'intérieur au moyen d'un levier.

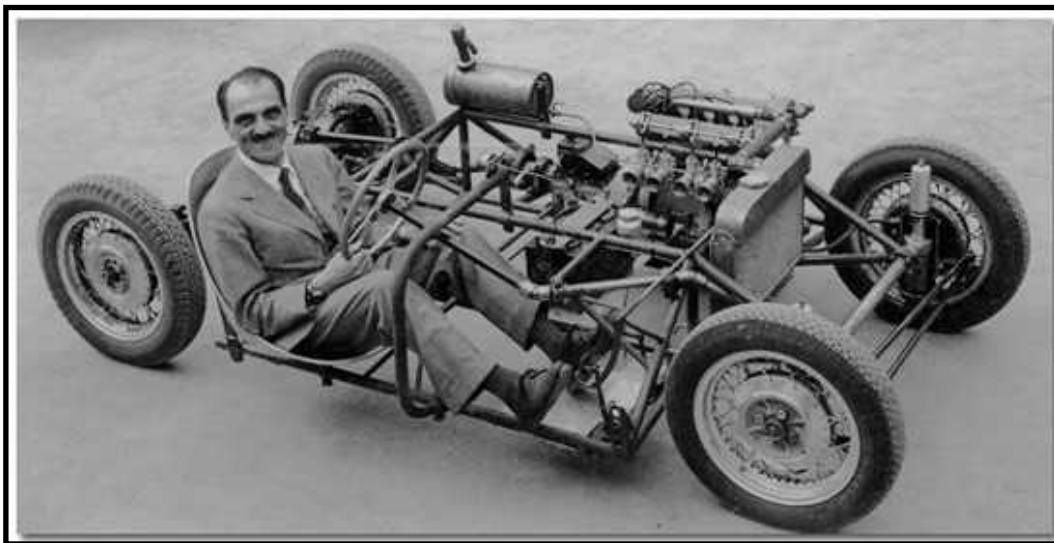


Ci-contre, Carlo Mollino essaie le cockpit de la Bisiluro

Pour augmenter l'efficacité des freins, la voiture fut équipée d'un système de freinage aérodynamique des plus ingénieux, consistant en deux niveaux d'aile et placé à proximité du centre de pression, c'est-à-dire dans la partie centrale située entre les deux fuselages. A l'ouverture, leur rôle était de ralentir la voiture en douceur, et donc de moins solliciter les freins à tambour classiques. Le système de freinage était contrôlé par une pédale supplémentaire située sur la gauche. Cette année-là, les Mercedes Benz 300SLR utilisaient aussi un aérofrein pour les mêmes raisons.

La forme du radiateur (qui se substituait à la partie frontale de la carrosserie), le carénage des roues et le profilage des nez étaient autant d'éléments venant peaufiner l'aérodynamisme de la voiture. Le radiateur était une véritable innovation : constitué de tubes en laiton avec une section transversale rectangulaire, il avait été ajusté pour épouser la carrosserie et dissipait la chaleur grâce au flux d'air traversant les tubes. En créant une telle voiture, Mollino montra qu'il était très en avance sur son temps en termes d'aérodynamisme. Il faudrait en effet attendre vingt ans pour que des F1 telles que la Lotus commencent à incorporer des techniques comme l'effet de sol.

Le châssis tel qu'il fut testé, sans la carrosserie. Remarquons le radiateur traditionnel, le réservoir d'essence provisoire, la suspension de Lancia Appia et le volant circulaire.



L'entièreté de la carrosserie était le fruit du travail des artisans de la CA. MO. de Rocco Motto. Faite de tôles d'aluminium de 9/10^{ème} d'épaisseur, jointes par soudure au borax (ndltr.: borate de sodium).

Nardi releva cet étrange défi qui consistait à créer un châssis à partir de la carrosserie plutôt que l'inverse. La construction atteignit le stade de "châssis roulant" au mois de février 1955 et vers la fin du printemps, la voiture était terminée sur le plan mécanique. Le châssis était aussi

singulier que l'était la carrosserie. A l'avant de la voiture, Nardi fit usage de la suspension Lancia Appia, simple mais efficace. Un cadre tubulaire robuste fut ensuite construit pour accueillir le pilote et le moteur. L'arbre de transmission fut relié au train arrière modifié d'une Fiat 1100. La suspension arrière, qui se composait de ressorts elliptiques et de bras tirés, était légère et adaptée au tracé régulier de la piste Mancelle.



Le moteur Gianniini de 734cc, tel qu'il fut monté dans la Bisiluro. La batterie se trouve à l'arrière plan.

Le moteur fut installé sur le côté gauche du véhicule. Le Gianniini G2 4 cylindres de 750cc était accouplé à un ensemble boîte /différentiel 4 vitesses + marche arrière. Conçu par Charles Roman Gianniini, le groupe propulseur s'inspirait de ceux qu'utilisait Guzzi pour ses motos GP en 1953 et en 1954. Avec un alésage de 57 et une course de 72mm, soit 734,53cc, et un double-arbre à cames entraîné par engrenages, le moteur développait environ 60cv à 7000tr/m.

Dans sa forme la plus évoluée, où il était alimenté par une paire de carburateurs Weber 32 DCO3, le G2 fut évalué à près de 70cv. Pour la course du Mans, Nardi lui préféra néanmoins une version assagie. Avec quatre carburateurs Dell'Orto SS 25 à plateaux distincts, la version choisie par Nardi développait 55cv à 6000 tours par minute pour une consommation de carburant réduite de 10-15%. Dans cette configuration, le véhicule pouvait encore dépasser les 215km/h.

La suspension avant était de type à roues indépendantes, tandis que la suspension arrière était constituée d'un essieu rigide. Le système de freinage utilisait un circuit hydraulique agissant sur 4 tambours.

La Bisiluro pesait 400kg avec un empattement de 1900mm et des voies avant et arrière de respectivement 1195 et 1135mm. Des pneus de 4,00x15 étaient montés sur des jantes à rayons Nardi-Crosley. Toujours sans carrosserie et équipée d'un radiateur 'normal', la voiture fut soumise à des tests routiers intenses début mai, à savoir un mois avant les 24 heures du Mans. Ces tests révélèrent qu'il y avait encore du travail à faire.

Afin de garantir une répartition des charges optimale, le groupe moteur fut reculé de 350mm, ce qui permit un meilleur centrage des masses ainsi qu'un abaissement du profil conique du fuselage gauche. Les lignes de la voiture furent améliorées en montant le radiateur aérodynamique et en remplaçant certains éléments de la carrosserie.



**Ci-contre:
les aérofreins,
le volant et
l'exiguité
du cockpit**



La Bisiluro au Mans. Remarquons les volets supplémentaires au-dessus du radiateur pour forcer le passage de l'air autour des tubes en laiton.

L'aérodynamique extrêmement évoluée de la carrosserie rendait la voiture très sensible aux mouvements rapides et la conduite requérait une grande concentration. Les changements de direction devaient se faire en douceur, de manière à ne pas rompre l'équilibre, ce qui aurait pu entraîner des conséquences désastreuses.

Dans la phase finale de son développement, peu avant les 24 heures du Mans, la Bisiluro fut testée sur le circuit de Monza, où elle atteignit les 217km/h.

L'équipe chargea la Bisiluro sur une remorque tractée par la Fiat 1100 berline de Damonte et c'est ainsi qu'elle se rendit à l'événement. Comme toujours, les vérifications techniques furent délicates.

Après une consultation rapide auprès de l'ACO [Automobile Club de l'Ouest], qui exigeait dorénavant la présence d'un siège passager rudimentaire, Nardi décida de retirer le frein aérodynamique et d'installer un strapontin dans le compartiment ainsi libéré. Cette astuce donna satisfaction aux organisateurs mais le démontage d'un des nœuds de structure rendit le châssis encore plus difficile à maîtriser.

Enregistrée sous le numéro 61, la Bisiluro serait pilotée par Mario Damonte et le franco-italien Roger Crovetto (les pilotes Gino Munaron et Paul Graunet constituaient la réserve). Lors des essais, la Bisiluro démontra une fois de plus son aptitude à réaliser des performances exceptionnelles en battant tous les concurrents de sa classe, ainsi que certaines voitures de plus grosse cylindrée [moyenne au tour de plus de 150 km/h].

Dans le livre 'Nardi, a fast life', de Dino Brunori, Gino Munaron fait part de la sensation qu'il éprouva en conduisant la Bisiluro au Mans. Il la pilota lors des essais et fut immédiatement frappé par le bruit du moteur situé à ses côtés. Ce bruit s'atténuait néanmoins 'au fur et à mesure que la surdité gagnait l'oreille gauche'. La Bisiluro était rapide et il fut très impressionné par l'aérodynamique. Mais la conduite n'était pas de tout repos. 'C'était un travail constant pour essayer de la faire rouler droit', se souvient-il. Plus elle allait vite, plus elle était difficile à contrôler. Il rentra aux stands et se souvient encore clairement de la pensée qui lui traversa l'esprit à ce moment-là: "Samedi, ce n'est pas à une petite balade tranquille que Damonte aura droit..."

Après seulement 148 minutes de course, la Bisiluro pilotée par Damonte se fit dépasser par une Jaguar. L'histoire raconte que la Jaguar aspira l'air du dessous de la Nardi, ce qui provoqua une perte d'adhérence et envoya la Bisiluro dans le fossé. Plus vraisemblablement, Damonte corrigea sa trajectoire trop brutalement et perdit ainsi le contrôle.



La Bisiluro s'enfonce...de plus en plus

Une fois de plus, l'équipe fit ses valises et repartit bredouille. Leurs ennuis furent néanmoins largement éclipsés par le crash de la Mercedes de Levegh, qui fit plus de 80 morts.

De retour en Italie, la Bisiluro tomba dans l'oubli. C'est seulement dix ans plus tard que, dans un élan des plus sages et généreux, Enrico Nardi fit don de sa voiture

au Musée National des Sciences et de la Technologie 'Leonardo da Vinci', à Milan. Elle s'y trouve encore aujourd'hui, bien à l'abri pour la postérité.

Plus récemment, la Bisiluro DaMolNar a été restaurée et présentée lors de l'exposition 'Carlo Mollino : Modern Way', qui s'est tenue à la Haus der Kunst [Maison de l'art] à Munich. Ensuite, le 21 janvier, la Bisiluro est retournée au musée 'Leonardo da Vinci'. La présentation s'est faite sous l'égide de Fluvio et Napoleone Ferrari, spécialistes de la vie de Mollino, ainsi que de Marco Iezzi, conservateur du département transport du musée.



De gauche à droite : Fulvio Ferrari, Marco Iezzi (conservateur du département transport du musée) et Napoleone Ferrari.

Le musée est logé dans un monastère du XVIème siècle et abrite un important patrimoine culturel ayant trait à l'histoire de la science, de la technologie, du design et de

l'industrie. Le Musée des Transports Terrestres a pour objectif de mettre en avant les véhicules et les objets de sa collection grâce à des expositions temporaires cycliques au musée ainsi qu'au prêt à de grandes expositions externes.

*Il convient de noter, bien que ses dessins et ses notes n'aient jamais fait référence aux voitures TARG de conception similaire, que Mollino devait avoir connaissance des motos de record construites par Piero Taruffi dès 1948. Les TARG I et II, sur lesquels moteur et pilote se trouvaient côte à côte, étaient des dérivés de ces motos.



Promenade autour de la Bisiluro



LA FIAT 124 SPIDER DE PASQUALE ABIUSO



Ma FIAT 124 spider 1448 cc, châssis BS, version USA, est d'octobre 1970.

Chers collègues de l'ICCB, à la lecture de vos beaux récits dans notre magazine, je me décide à vous faire part de mon histoire qui est similaire à beaucoup d'entre nous .

Né en 1952, ma passion pour l'automobile me vient de mon frère aîné Giuseppe que tout le monde appelait JOJO. Il était mon aîné de 5 ans et je le considérais comme mon deuxième papa. Il est malheureusement décédé trop tôt à l'âge de 62 ans en 2009.

En 1963 mon papa acquit une FIAT 1100 URANIA. Guidé par un ami qui connaissait la route vers l'Italie pour l'avoir pratiquée, mon père décide, avec l'appui de mon frère JOJO âgé de 17 ans, de rejoindre pour la première fois en 1964 avec cette auto notre village natal en province du Molise (ce qui se révéla un vrai parcours du combattant). A l'époque il n'y avait pas d'autoroute, hormis la A1 MILAN/BOLOGNE. Tout le parcours en Belgique, France, Suisse (pas de tunnel du Gothard) et le reste de l'Italie, ce n'était que des départementales. Il a fallu trois jours et nuits (on dormait à la belle étoile) pour y parvenir et nous étions six dans la voiture avec mon plus jeune frère assis à l'avant sur les genoux de ma mère (imaginez le décor avec 38° de température et le goudron de la route qui fond et colle sur les pneus). Idem pour le retour. Mais tout s'est bien passé et cela reste une expérience inoubliable, avec rebelote en 1965!!!

Suite à ces deux voyages, mon frère JOJO acquit une pas-

sion débordante pour l'automobile qui devenait, avec l'accès aux financement bancaire, une réalité palpable. A la sortie de l'école, il faisait le tour des garages et collectionnait les brochures autos toutes marques. Conséquence, il choisit les études de mécanicien automobile (les vrais, ceux qui démontraient les moteurs, les boîtes de vitesses et les révisait entièrement à la main, les mécanos actuels ne proposent plus que de l'échange standard). Voyant que son travail m'intéressait, il me prenait occasionnellement sous son aile pour un coup de main. Il était sévère avec moi, à juste titre, et cela m'a été très utile plus tard dans ma carrière d'électromécanicien industriel ! Par exemple, il me demandait « la clé plate de 13 ». Bien entendu 5 minutes s'écoulaient pour trouver cette maudite clé de 13 dans le fouillis des outils en vrac car à l'époque on n'avait pas des servantes à tiroirs avec les outils bien rangés. Il me disait alors : « Tu dois reconnaître un outil au premier coup d'œil ! ».

En 1970, âgé de 18 ans, mon diplôme technique A3 et mon permis de conduire en poche, j'entame ma carrière professionnelle chez UNIROYAL aux Hauts-Sarts avec un salaire de 30 francs/heure (soit environ 4000 francs par mois). De plus à l'époque on prestait 45 heures semaine dont un samedi par mois ! Lorsque je raconte à mes 3 enfants qui eux prestent royalement 38 H/semaine, y compris le télétravail et en prime un véhicule de société inclus, ils me répondent incrédules : « ce n'est pas possible papa », et pourtant ... Avec un tel salaire, il m'était impossible de m'offrir une auto même en occasion et le soir en feuilletant les magnifiques brochures de mon frère JOJO, je rêvais d'une splendide FIAT 130 COUPE moteur en V avec des sièges en velours brun, de FIAT 124 SPIDER, de FIAT X 1/9 et

autres splendeurs italiennes. Des autos pareilles on n'en fait plus (du moins chez FIAT) !

Mon attrait pour le modèle FIAT 124, plus précisément le spider, vient du fait que mon papa (glacier ambulant) avait comme second véhicule une 124 coupé 1448 cc, de 1969, achetée à un collègue qui lui avait vendu ce véhicule en package avec la remise de son commerce car il retournait définitivement en Italie. Cette auto, mon frère JOJO l'a utilisée jusqu'à son mariage en 1972. L'auto resta dans la famille et j'ai pu bénéficier de son utilisation jusqu'à sa vente en 1978 (entièrement ravagée par la rouille). Mais le 124 spider me hantait toujours, car il était le seul, en occasion, à la portée de ma bourse .

Après mon mariage en 1976 et les quelques voitures possédées : FIAT 500 (on apercevait la route à travers le plancher troué), ALFETTA (un désastre, jamais une semaine sans panne) FORD ESCORT II (certainement la meilleure) etc... Je disais toujours à mon épouse: « Un jour j'aurai mon SPIDER 124 » et elle me répondait avec sarcasme : « je ne mettrai pas les pieds dans cette auto et me donner en spectacle ». La suite de l'histoire démontrera tout le contraire !

Cela se concrétisa en 1992 à mes 40 ans. Lisant assiduellement les journaux toutes boîtes de l'époque, PUBLI-HEBDO et VLAN, je suis tombé sur une annonce : plusieurs FIAT 124 SPIDER d'importation US à vendre. Et OUI, pour les puristes les américaines ne valent rien. OK ! mais portefeuille oblige, mes finances étant au plus bas, si je voulais mon spider 124, je devais m'en contenter. En contrepartie mon 124 spider originaire de Santa Monica en Californie, avait certes le tableau de bord brûlé par le soleil, mais toute la sellerie en simili cuir et la carrosserie était saine car ils n'utilisent pas du sel sur les routes puisqu' il y a toujours du soleil et qu'il ne pleut presque jamais.

Bref la voiture était complète et tournante, munie de tous les documents y compris le 705 de dédouanement. L'essai sur route était impossible car la boîte de vitesse était défectueuse, le rapport numéro 3 sautait, donc inutilisable. La couleur d'origine (vert bouteille) avait été repeinte aux USA en jaune, tandis que la teinte actuelle après restauration (choisie par mes enfants) est le brun métallisé verni FIAT datant de 1984. Fort de mes capacités d'électromécanicien à la remettre en état à peu de frais, je n'ai pas hésité un seul instant.

Pour info, ces autos trop polluantes en Californie étaient interdites de circulation et étaient acquises en lots par des marchands européens, ce qui était courant à cette époque. Beaucoup de ces marchands ont fait fortune dans ce commerce ! Dans le cas précis de ma voiture, achat 700 dollars + 700 dollars de transport maritime (6 voitures par containers) et vendues à leur débarquement au port d'Anvers en l'état avec le formulaire 705 de dédouanement. J'acquis mon 124 spider 130.000 francs , la boîte de vitesses étant H. S. , elle m'a été livrée sur plateau.

Je me permets une anecdote pour démontrer les erreurs de jugements que l'on peut commettre dans la vie. Dans le hall du vendeur, à côté de mon spider 124, était exposée une splendide FIAT DINO SPIDER US en état concours de couleur rouge, sellerie noire. Une vraie beauté ! Le vendeur mit en route le moteur, quelle mélodie! Une œuvre d'art! Il en demandait 1 million de FRANCS Belge (25.000 euros actuels), hélas hors budget pour ma bourse. A l'heure d'aujourd'hui je m'en mords toujours les doigts (un petit financement sur 5 ans aurait suffi, sauf erreur de ma part). Valeur actuelle suivant l'état, 125.000 euros, quel gâchis ! et je passe sur d'autres erreurs de jugement tout aussi hallucinantes : le listing de celles-ci ferait un roman .

Revenons à ma 124 spider. Après sa livraison, j'ai par ordre d'importance chronologique entrepris la réparation de la boîte 5 vitesses, ayant en ma possession toutes les documentations techniques avec les vues éclatées et possédant une boîte 4 vitesses que j'avais ramenée d'Italie. A cette époque en Italie, dans les villages, on trouvait des épaves abandonnées partout dans les champs. Actuellement c'est interdit, on parle de ROTAMAZIONE, c'est-à-dire, destiné à être détruite à la casse moyennant une prime à l'achat d'un véhicule neuf. ATTENTION, AVERTISSEMENT IMPORTANT !!!! Certains de ces véhicules soi-disant détruits par des démolisseurs véreux se retrouvent en vente sur les plateformes de vente en ligne. Donc, si vous envisagez l'achat d'un ancêtre en Italie, assurez-vous qu'il ne fait pas l'objet d'une ROTAMAZIONE car il sera impossible à immatriculer !!!

Cela dit, après analyses techniques complètes, il s'est avéré que les deux boîtes avaient des rapports identiques sur les 4 premiers rapports pour un moteur de 1448 cc. Alors, au banc, avec calme et l'aide de mon fils aîné (le propriétaire de la belle ALFA SPIDER 1600 CONDA TRONCA 1973 gris métallisée), j'ai ouvert les deux boîtes avec minutie et échangé tous les synchros de la boîte 4 vers la boîte 5 et refermé les deux boîtes. Après remontage de la boîte sur la voiture, le doute s'installe !!! Mais à la mise en route, une merveille de douceur, aucun grincement lors des changements des rapports, un plaisir de conduire toujours d'actualité 30 ans plus tard.

En deuxième lieu, j'ai retiré et élagué le circuit électrique, qui était abimé et partiellement brûlé (défaut chronique avec les synchro de boîte), supprimé tous les composants de dépollution et de recyclage de vapeur d'essence, et j'ai remis le tout aux normes européennes (exemples : le remplacement des phares US avec ampoule intégrée et suppression des feux latéraux). Je tiens à préciser que les FIAT 124 berline, coupé et spider ont été les premières autos à être équipées de série, du fameux moteur Lampredi double arbres à cames en tête activés par une courroie de distribution crantée (gare à la casse , 40.000 km MAXI). S'en suivit des aménagements internes personnels que j'ai réalisés sur l'auto pour obtenir un meilleur confort de conduite à mon goût, ce qui est très important sur de longs trajets. Étant pensionné depuis 2015, mais officiellement depuis 2021 car indépendant pendant 40 ans, il m'arrive régulièrement, par plaisir et passion, pour des amis ou autres, de restaurer le câblage de Fiat 124 tout types, 500, 128 et autres véhicules de cette époque.

En 1994/95, ce fut la restauration complète de la carrosserie réalisée par mon jeune frère TOTO, carrossier bien connu de chez RV/CARAUTO à Liège. Après le contrôle technique et l'immatriculation en règle, sur le conseil d'un collègue, je me suis inscrit au RETROMOBILE Club de Spa, un club immense toutes marques (un des plus grands de Belgique avec plus de 1000 affiliés) dirigé à l'époque entre autre par un grand Monsieur, Pierre Gabriel, président fondateur du club. Un personnage très apprécié, similaire à notre feu Président Jo Dessart. Pierre Gabriel s'est mis à l'écart après la mort de son épouse. Avec ce club, pratiquement tous les mois il y avait une ou deux balades organisées et j'ai participé à bon nombre d'entre elles avec, tenez- vous bien, mon épouse (à l'époque en bonne santé) et qui était la première à me demander : « Y a-t-il une balade de prévue le W-K ? ».

En 2016 avec le retrait de Pierre Gabriel au RETROMOBILE et les graves maladies de mon épouse, j'ai arrêté mon affiliation dans ce club et me suis rapproché de mon domicile. Je me suis inscrit à l'ICCB, ce que je n'ai jamais regretté. J'aimerais m'investir plus

dans le club mais cela m'est rendu impossible par l'état de santé de mon épouse qui se dégrade chaque année.

A l'ICCB il y a de nombreuses FIAT 124 SPIDER et autres FIAT toutes plus belles les unes que les autres, et nous n'avons pas à rougir face l'armada des ALFA, des LANCIA, FERRARI et autres marques italiennes de nos fiers collègues et amis.

Mes enfants et moi-même prenons un plaisir fou à conduire ce véhicule, ils en prendront soin plus tard, j'en suis sûr ! Pour preuve, mes 6 petits-enfants appellent cette 124 spider la FERRARI de NONNO.

Pour terminer mon récit, qui j'espère n'est pas trop ennuyeux, croyez-moi ou non, elle dort toujours bien au chaud au garage et lorsque je rentre dans celui-ci pour bricoler ou autres, je m'arrête, je la regarde, elle me regarde et elle me parle (OUI-OUI) elle me parle !!! alors on va faire un tour.

Une dernière anecdote sur les erreurs de jugement commises : étant un amoureux incondtionnel (un rêve) de la FERRARI 308 GTS (celle de « Magnum », la même que FABIAN). En 2012 pour mes 60 ans, à ma grande surprise, mes enfants et beaux-enfants se sont cotisés et mon loué pour un week-end une 308 GTS de 1982. J'étais aux anges ! Combien ça leur a coûté pour m'offrir ce week-end inoubliable avec environ 500 km parcourus. A la fin de week-end, le dimanche à la restitution de cette 308 GTS, le loueur, qui avait des voitures de rêve plein son garage, voyant mon admiration pour ce véhicule, me dit : « si tu veux l'acheter, je te la laisse pour 30000 euros comptant ». J'en pleure encore car je n'ai pas donné suite.

Voilà l'histoire de ma FIAT 124 spider. Comme la grande majorité des membres de L'ICCB nous savons les sacrifices financiers d'achat et les heures de remise en état que nous avons consentis pour avoir nos belles autos. Il ne faut pas que les générations futures oublient ou délaissent ce patrimoine. Personnellement je suis confiant avec mes enfants et petits-enfants : ils ont le VIRUS !

Pour terminer, un adage à méditer : LA PASSION ne peut pas prendre le pas sur LA RAISON ! Certaines personnes ont tendance à l'oublier, j'ai failli moi-même y succomber à 2 reprises.

Pasquale ABIUSO



La 124 Spider de Pasquale lors de la première

Coupe Jo Dessart le 22 juin 2025



HOMMAGE A JOHANNES JONCKEERE

Dernièrement le club a perdu un membre que j'ai malheureusement connu sur le tard.

En effet, Johannes Jonckeere est parti ce 19 juillet suite à une longue maladie.

Je l'avais rencontré au Meeting du Val St Lambert, il a quelques années de cela. Il était venu avec son épouse et sa Maserati Racing, une Biturbo 2.24v et 285 cv de 1991, voiture produite à 230 exemplaires (ci-contre). Il en était fier de sa Racing. C'est ainsi que j'ai fait sa connaissance.

De fil en aiguille, je découvre que nous avons beaucoup plus que la Maserati en commun. C'était un féru passionné de la Sicile et du...Commissario Montalbano... deuxième point commun, d'autres viendront plus tard lorsque j'irai lui dire bonjour chez lui dans la périphérie de Bruxelles.

Je l'ai rencontré chez lui peu avant sa maladie et là je découvre un nouveau point commun, le café ; mais Johannes, passionné, avait une machine à café digne des bars italiens... Bref, nous partagions quelques passions communes.

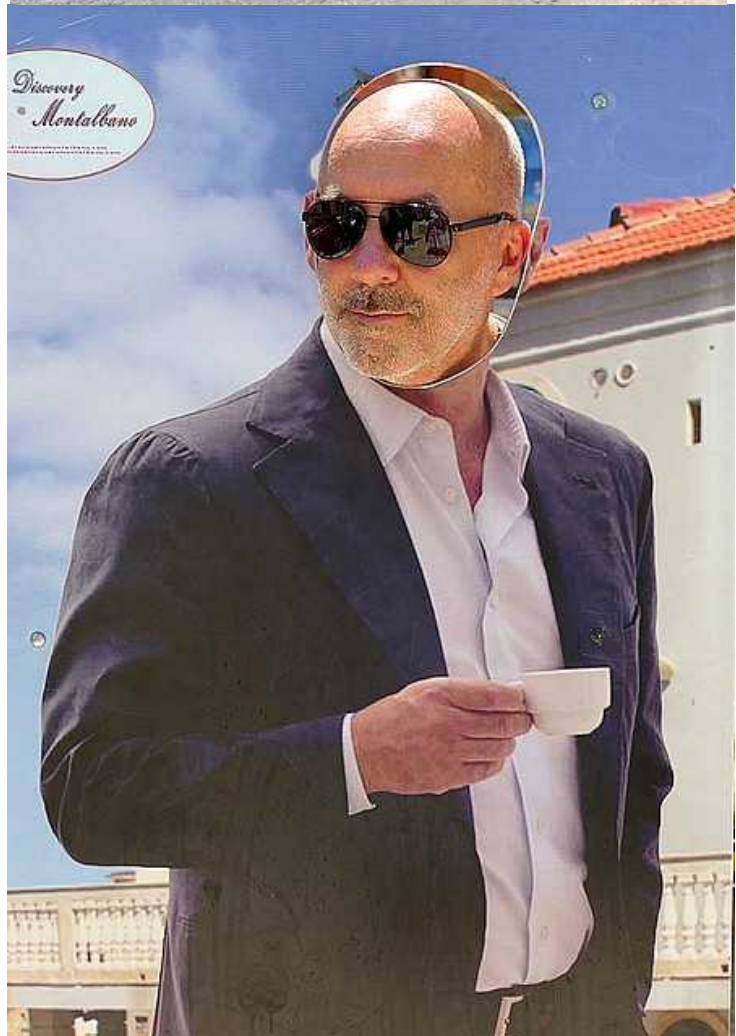
J'ai eu l'honneur de rouler avec sa Racing, qui a eu comme premier propriétaire Salvatore AVERNA, propriétaire du digestif sicilien du même nom... La Sicile, toujours la Sicile. Il m'a aussi montré les photos prises lors de son voyage en Sicile sur les traces de Montalbano. Il avait eu l'occasion de rencontrer l'acteur principal lors d'un tournage : Luca Zingaretti avec qui il a fait un selfie.

Johannes aurait pu reprendre le rôle tellement la ressemblance était grande. Il a poussé le bouchon tellement loin avec Montalbano qu'il a acheté une Fiat Tipo de la même couleur que celle du Commissario.

Quelques temps plus tard, j'ai eu l'occasion de suivre sa trace de manière semi consciente en revenant de Padova avec une Fiat Tipo de la même couleur que la sienne. J'ai eu l'occasion de venir lui montrer ma Tipo qu'il a voulu essayer et nos deux Tipo ont pu se parler.

C'était la dernière fois que je le voyais, la maladie a fait son chemin et cette amitié naissante m'a laissé un grand vide. Bon voyage Johannes.

Giuseppe Varisano



NEW FIAT GRANDE PANDA



ABARTH 600e



Disponibles dans nos concessions de Ans, Bassenge, Chainoux, Huy et Waremme.



www.schynsgroup.com