



EDITORIAL

Lorsque vous lirez ces lignes il est probable que notre XXVI^e rallye annuel sera terminé. Il aura réuni en toute amitié autour d'une bonne cinquantaine de Lancia, des amis dans une belle région et pour un prix raisonnable. Cette année de centenaire, quelques pièces exceptionnelles avaient fait le voyage de Turin puis nous ont fait le plaisir de nous rejoindre, vous les découvrirez dans la prochaine édition.

Si vous n'y étiez pas, il vous reste quelques occasions de rencontrer d'autres Lancistes.

Cette Lettera est bourrée de bulletins d'inscription pour y participer :

Vous avez une BETA ? - le 22 octobre, le **Vexin** vous attend !

Vous habitez dans l'Est ? - les **Vosges** vous tendent les bras !

Vous vivez dans le Sud ? - **Arles** est à côté !

La région Rhône-Alpes n'est pas loin ! - Venez à **Epoqu'Auto** nous exposons 14 Lancia exceptionnelles, un cocktail aura lieu le vendredi soir et un dîner est organisé le samedi !

Entre temps vous avez appris que Lancia présentait la Delta Concept HPE, nous espérons évidemment tous que ce modèle, qui sera mis en vente en 2008 nous dit-on, marquera un vrai renouveau de la marque et le départ à la hausse des ventes hors d'Italie.

Quant à notre revue, force est de constater que si vous la lisez, vous n'y contribuez guère. Nous sommes un club pas une société d'édition, les articles sont faits par des sociétaires pour d'autres sociétaires.

Si seulement 10% d'entre vous apportait chacun l'équivalent d'une page (texte et photo) à la Lettera cela équivaudrait à 50% de la pagination annuelle nécessaire.

A vos plumes et vos appareils – MERCI pour la LETTERA !

Dernière nouvelle, Hervé Bonnard, notre sociétaire, remporte le Rallye des Cathédrales avec sa Fulvia 1600 HF. Nul doute qu'un compte rendu avec interview de l'artiste figurera dans la prochaine Lettera.

Enfin notre petit rendez-vous avec la presse lorsqu'elle mentionne LANCIA de manière insolite :

« Alors en attendant, ce quadragénaire au chômage « technique » poursuit son inlassable combat contre la Mafia, dans une Lancia blindée, et encadré par ses deux gardes du corps qui le dépassent d'une bonne tête. Son but : convaincre d'autres commerçants de dire non à la Pieuve. Et en Sicile où 70 à 90% d'entre eux, selon les villes, s'inclinent devant le diktat du pizzo - la «cotisation» -, la croisade exige une certaine dose d'énergie et pas mal de courage, dans un climat de constante tension. »

Daniel POTTIER

Manifestations Vie du Club

1^{er} Mardi du mois :

Dîner des parisiens et affidés au COIN TRANQUILLE 8 rue du Dr Foucault, RER Nanterre Ville 01 47 25 46 33

Dîner des lyonnais et affiliés au d'Olivier – 126 rue de Seze – Lyon 6 -04 78 85 85 90 elia.LANCIA@wanadoo.fr

8 octobre 2006 : Rallye des Vosges organisé par Serge Croizier : 03 29 07 23 06 serge.croizier@wanadoo.fr

Bulletin d'inscription dans cette Lettera

22 octobre : la sortie BETA – DELTA - GAMMA de J.P et J.C VOISIN dans le VEXIN

Bulletin d'inscription dans cette Lettera

3/4/5 novembre : EPOQU'AUTO à Lyon, nous exposons **14 Lancia exceptionnelles** à l'occasion du Centenaire : venez nombreux ! L'aller retour à Lyon se fait en une journée ! Yves Marmonier : 04 78 52 44 36 et Yvesmarmonier@neuf.fr

Bulletin d'inscription dans cette Lettera

Le site Epoqu'Auto : www.les3a.com

5 novembre V^e réunion annuelle sudiste organisée par René Charoy, invitation dans cette Lettera.

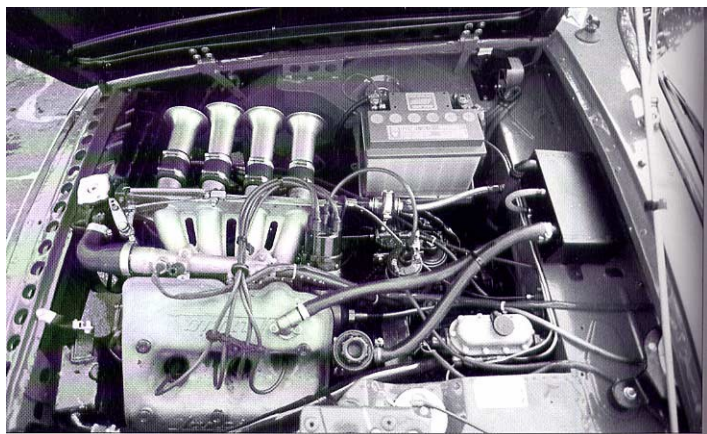


La DELTA CONCEPT HPE a été présentée à Venise le 6 septembre 4,52 m de long et 1,50 m de haut. Production prévue en 2008

Fulvia à injection

En 1972, les préparateurs Samuele Baggioli et Gabriele Gottifredi ont adapté au moteur 818.302 de la Fulvia Competizione l'alimentation à injection indirecte Kugelfisher : elle permettait un accroissement de puissance jusqu'à 135 cv suffisants pour augmenter la vitesse maximale à 200 km/h. En septembre de la même année, sur le n°47 du mensuel Automondo sortait un article signé de Mauro Crespi qui détaillait les interventions sur le moteur. Voici cet article :

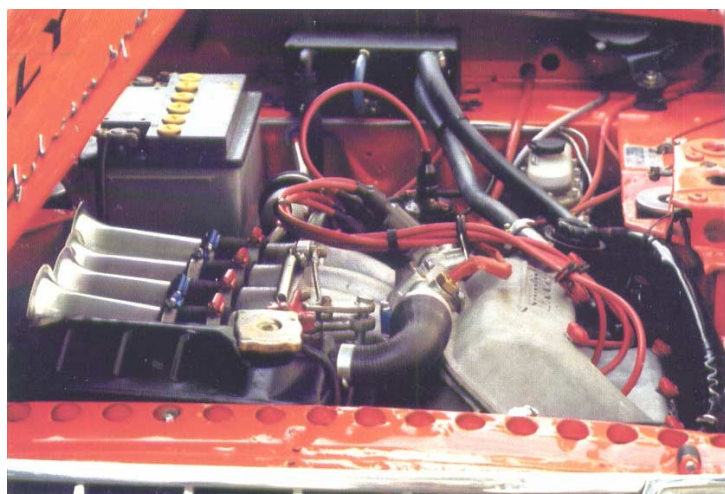
« Samuele Baggioli a une grande expérience du moteur de Fulvia dans ses différentes versions : il est donc logique qu'il ait décidé – après avoir atteint un rendement optimal avec l'alimentation à carburateurs – de passer à l'alimentation à injection. Pour y arriver, il s'est entouré de l'aide de Gabriele Gottifredi, spécialiste des systèmes d'alimentation à injection indirecte.



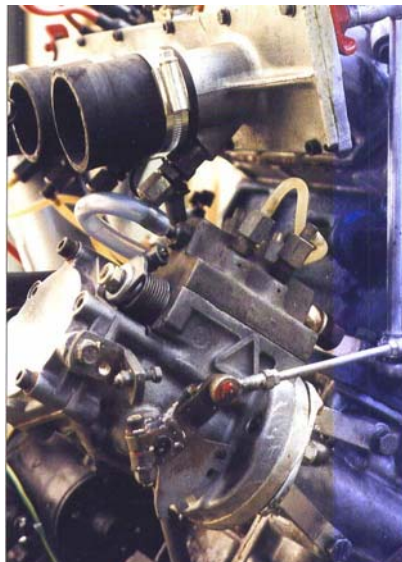
Notez la longueur des trompettes et l'alleggerimento » du compartiment moteur .

L'application de l'injection sur le moteur de la Lancia Fulvia a été expérimentée pour la première fois sur la version 1300 avec carrosserie Zagato. Evidemment cette implantation pouvait être également utilisée sur le moteur 1600 et dans ce cas, la puissance évoluait significativement. On pouvait ainsi estimer que sur le moteur 1300 la puissance montait à 135 CV à 8000 tr/mn, ce qui constitue une valeur tout à fait intéressante.

En plus de l'injection, le moteur a supporté un important travail de préparation portant non seulement sur la culasse mais aussi sur l'équipage mobile et la distribution. Il faut remarquer que la pompe Kugelfisher est mue par un petit arbre entraîné directement par le vilebrequin ce qui évite les poulies et la courroie crantée.



Le moteur Fulvia à injection a déjà passé avec succès de longs essais au banc et a déjà tourné sur la piste à Monza avec des résultats encourageants : sur un parcours aussi rapide que celui de Monza, les premiers essais ont nécessité une légère modification des suspensions, ce qui fut rapidement effectué.

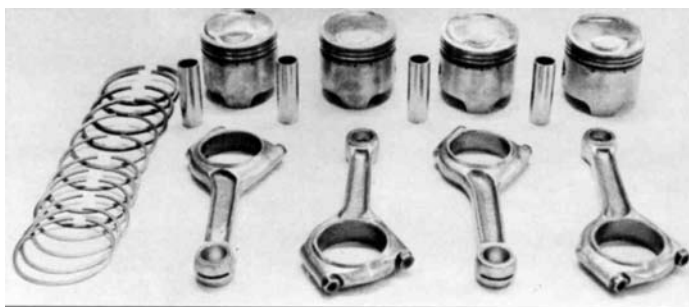
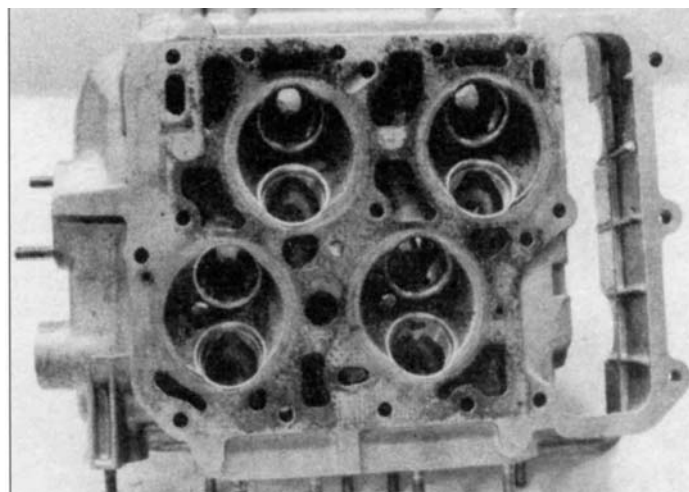


Le diagramme était 35°/75°/85°/25°. La levée était de 12,75 pour les soupapes d'aspiration et de 11 pour celles d'échappement. Le vilebrequin était allégé de 500 grammes et bénéficiait d'un équilibrage statique et dynamique très poussé avec son volant, lequel était lui même allégé de 650 grammes.

Le moteur fut l'objet de phases d'intervention successives apportées par Baggioli portant sur l'admission : collecteur recevant des manchons spéciaux autorisant l'installation de trompettes de longueurs différentes, système de guillotine, position des injecteurs, forme des trompettes.»

Tiré et adapté de l'italien par Jean-Charles Voisin d'après « ZAGATO, Fulvia Sport Competizione »

ndlr : l'injection mécanique indirecte avait déjà été testée par l'usine en dehors de toute notion de compétition mais le projet avait été abandonné.



Sur cette photo sont regroupés les quatre pistons forgés dont la tête est marquée pour permettre l'ouverture des soupapes, les axes, les segments (trois par piston) et les bielles. Les quatre bielles ont subi un important travail d'allègement, équilibrage et polissage.

Cette édition ouverte à toutes Lancia, se déroulera le **dimanche 8 Octobre**.

Le rendez vous est prévu à l'hôtel restaurant des lacs de la Folie à Contrexéville (88140) à partir de 8h30 pour un petit déjeuner avant le départ vers 9h30.

Parcours au road-book dans la "plaine" des Vosges et autres agréments dont le déjeuner dans un monastère.

Pour ceux qui le souhaitent réservation de chambres possible à l'hôtel des lacs de la Folie.

Contact : Serge Croizier - Tél. : 06 09 08 11 19 / 03 29 07 23 06

serge.croizier@wanadoo.fr

Serrage Moteur

Il ne s'agit pas ici de vous fournir quelques couples de serrage, bien utiles par ailleurs, mais plutôt d'une mise en garde contre l'immobilisme de votre Lancia.

Or donc, voici qu'en me rendant au Luxembourg pour rejoindre notre ami Pierre-Yves Augsburg, organisateur d'une ballade vers SPA ITALIA, j'ai eu le malheur de serrer le moteur de ma Fulvia Sport 1,3S de 1972.

Il faisait chaud, je roulais en compagnie de Benoit Montaigne à bonne allure sur l'autoroute A4, la température d'eau et la pression d'huile étaient correctes lorsque dans la côte qui suit la Meuse, ces bonnes indications disparurent soudainement pour faire place à des bruits désagréables venant de l'avant et à une belle fumée bleue partant vers l'arrière.

Par chance une station service me tendait une bretelle généreuse et la bête blessée finissait sur sa lancée.

Grâce à Claude Pibarot, sociétaire de cet excellent LCF, il fut possible de faire porter la Fulvia chez un garagiste compétent et peu éloigné des lieux du drame.

Après ouverture, le constat définitif d'un serrage fut fait et sa cause déterminée : le calorstat ne remplissait plus son office, s'ouvrir au bon moment, et la jauge de température était faussée.

La cause de ces dysfonctionnements : l'immobilité parfois prolongée qui permit au liquide de refroidissement stagnant dans les conduits d'endommager ces pièces.

Heureusement, les dommages n'étaient pas trop grands et il suffira d'un jeu de segments neufs et d'un joint de culasse pour remettre la belle à l'ouvrage (en extérieur bien entendu).

Afin d'épargner les âmes sensibles aucune photo des dégâts ne sera publiée.



Moralité : ce moteur qui depuis 13 ans rendait de bons et loyaux services fut la victime de son propriétaire qui ne le faisait pas fonctionner assez régulièrement même si il parcourait de longues étapes parfois dans l'année.

Daniel POTTIER

Le dimanche 5 novembre : retrouvailles au Pont du Gard à 9h30.

- Visite du Château de Tarascon.
- 12h30 – repas de cohésion en Arles, au village vacances MAEVA-parking surveillé.
- Possibilité d'hébergement
- 15h ; visite gratuite du nouveau Musée « Arles antique »

Contact : René CHAROY : 06 66 12 72 99 ou tel/fax : 01 46 07 36 69

La plus sexy des voitures

Dans la revue anglaise Topgear du mois dernier nous pouvions découvrir la liste - avec photos et un bref commentaire- des 100 voitures les plus sexy (anciennes, modernes et voitures de compétition). Parmi les jaguar type E, Aston Martin DB5, et bien évidemment une armada de Ferrari, la Ford GT 40, Porsche 917, 904, 911, 353 speedster et la spyder 550, l'Alpine A110, parmi les Mercedes la 300 SL Gullwing et autres 230 SL, l'Alfa spider duetito, des Maserati, nous retrouvons deux Lancia. Bien évidemment la Stratos à la position 96 et en position 32, la Fulvia coupé. Au sujet de la Stratos, le texte mentionne qu'il s'agit d'une bête de rallye et que celui qui refuse de la conduire est mûr pour faire du caravanning. Pour la petite Fulvia, il est fait mention des proportions parfaites pour un coupé et la Fulvia qu'il faut absolument posséder est sans équivoque la 1.6 HF avec l'option moteur de 132 cv.

La gagnante du concours de la voiture la plus sexy est la Fiat 500. Probablement élue première car à son volant tout conducteur, ou conductrice, est sexy et que cette voiture ne fait pas nouveau riche. On pourrait en dire de même de pratiquement toutes les Lancia de la période pré-Fiat, avec en plus un comportement routier exceptionnel. Et nous sommes bien placés au LCF pour apprécier nos Lancia tous les jours, que ce soit en conduite coulée rapide ou plus sportive.

Pierre-Yves AUGSBURGER

Confection et montage de bavettes AV pour DELTA

La voie avant élargie de l'Intégrale, depuis la HF jusqu'à l'Evo 2, aggrave la projection de gravillons et autres salissures sur la carrosserie, la pose de bavettes peut y remédier même si l'esthétique peut être discutable, ceci étant une affaire de goût.

Voici dans les grandes lignes ce que j'ai réalisé, chacun adaptera à sa voiture et à son style. J'ai opté pour des bavettes en adyprène rouge, couleur de la voiture, existe aussi en bleu et noir à 47 € la paire chez GT2I (gt2i.com). Autre qualité polythène bleu, blanc, rouge à 15,5€ ou 17,5€ mais moins souple.

J'ai commencé par la confection d'un gabarit en papier afin de définir au mieux les dimensions de la pièce définitive. La cote de 37 cm sera variable suivant que l'on mettra la bavette plus ou moins haute dans le passage de roue. Pour ma part je suis à peu près à hauteur de l'arrête inférieure de la portière.

La cornière plastique (magasins de bricolage) sera collée sur le côté 37 cm; la section de 10 x 10 mm. est suffisante, on peut choisir une section légèrement supérieure pour être plus à l'aise pour le rivetage. La souplesse du plastique permet de suivre le galbe de l'aile. Rivetage : rivets alu ø 2 ou 3 suivant ce que l'on trouve, percer la cornière et la base de la bavette à l'établi.

La protection du passage de roue peut être démontée pour faciliter la fixation de la bavette, sachant que le rivetage est effectué uniquement sur cette protection qui ainsi reste amovible.

Il y a probablement d'autres possibilités pour fixer les bavettes, toute idée sera la bienvenue.

Dans le prochain épisode nous verrons les bavettes AR.

Serge CROIZIER

Réflexions sur Le XII° « Châteaux Cathares » par son organisateur

Cette année 15 voitures le samedi et 20 le dimanche ; pas de panne, pas d'accident, beaucoup de soleil pas de vent.

Un road-book réalisé par Stéphane Mayet, document que nous trouvons toujours aussi exceptionnel.

Même le défilé de Galamus a été franchi facilement grâce au talkie-walkie de Jean-Paul.

Antoine de Galamus était un moine ermite qui aurait été enterré dans ces lieux. Cela me fait penser à Ermitage et pourrait être un endroit de pèlerinage pour certains ... suivez mon regard vers Compostelle.

C'était le samedi, le soir au repas à l'Evêché, M. Limouzy nous a surpris avec un magnifique gâteau glacé décoré du sigle Lancia et du château de Montségur.

Le dimanche après-midi, il fallut gravir les pentes du « POG » de Montségur. Ensuite ce fut le dernier rassemblement au bistro anglais : le rendez-vous avec Roger Bowen venu avec son Aurélia, M. Doumeng et ses amis en voiture de sport.

De là certains ont repris la route, une mention spéciale à Thibault vers Perpignan et Philippe Houdaille, ce dernier en compagnie de Jocelyne a regagné Paris sans escale avec leur coupé Fulvia.

Parmi ceux qui ont beaucoup roulé, citons J.M. Levallois, Gilles Bourdon et René Bidet.

Merci à tous et peut-être à l'année prochaine pour les Châteaux du Gers.

Gérard CASSAGNES

L'oeil du Participant

Première participation de notre équipage parisien à ce rallye apprécié par ceux qui ont osé, et c'est vrai que ALET c'est loin, d'à peu près tout, et plus encore de Paris.

Nous choisissons donc de considérer ce rallye comme l'ultime étape d'une semaine de congés passée à traverser la France en Fulvia, alors que nos amis normands (the Bourdon's family pour ne pas les nommer) feront l'inverse (en Kappa Coupé, Gilles prend soin de ses parents), de même que les Bidet (René et Christiane) qui repartiront vers Béziers.

Un grand coup de chapeau à Jean Marie LEVALLOIS venu pour ce seul WE de son « EST »

Il a fait beau cette semaine, sauf le vendredi soir et le samedi matin près de Carcassonne (ALET est loin de tout mais assez proche de Carcassonne), et quelques gouttes de pluie ponctuent la route qui mène au point de RdV (ALET pour ceux qui n'ont pas suivi) prévu pour « a peu près » 14h00, notre ami Gérard ayant fait preuve de sa facétie habituelle en fixant des heures de RdV différentes selon les participants !!

Premier rassemblement de la quinzaine de véhicules sous un ciel maussade, quelques gouttes de pluie donc, distribution des chambres, des casquettes et des road books, et départ pour une quarantaine de kilomètres vers PUILAURENS.



Le souci de la vérité qui imprègne ce bulletin oblige à dire qu'un participant a lancé, avant le départ, un « vers 16h, il fera beau », plus considéré comme un vœu que comme une prévision météorologique fiable. Et c'est vrai qu'il n'a fait beau qu'à 16h02, afin de sécher nos autos rincées à l'eau distillée et nous permettre de profiter d'une sortie de voiture au sec sur le parking situé en bas de la montée (pédestre exclusivement) vers le château.

Un café nous y est servi qui permet de regrouper la formation, et en route vers le sommet. Comme il est dit plus haut, il fait beau, vraiment beau et le ciel débarrassé de ses nuages nous autorise une vue splendide sur les alentours.

Redescente, beaucoup plus rapide que la montée d'ailleurs et départ pour visiter une cave à MAURY et déguster les produits liquides locaux (forts appréciés au demeurant puisque quasiment toutes les voitures sont reparties lestées).



Re-départ pour rejoindre l'Hôtel de l'Evêché à ALET, en passant par les gorges de Galamus impressionnantes par leur profondeur et par la route qui les borde, souvent à une voie ! mais pas de souci, Gérard ayant tout prévu fait partir des éclaireurs avec moyens radio et organise le passage de notre convoi !

Arrivée sans encombre à l'Hôtel où nous attendent de nouveaux lancistes, ainsi qu'un repas succulent, à bases de spécialités régionales, bien réparateur après cette première demi-journée pendant laquelle nous avons parcouru au total 125 km !

Dimanche 14 : le beau temps est de rigueur et nous accueillons des participants amis, venus avec des véhicules de marque diverses (MGB, 203 Peugeot, Traction Citroën, Panhard, etc) qui vont partager une partie de la journée avec nous.

Nous quittons l'Hôtel pour un trajet de 90 km de petites routes sinueuses et sympathiques qui vont nous amener à Montgaillard où nous allons parfaire notre culture en visitant une ancienne forge (en démonstration) et en apprenant comment se fabriquent les peignes en corne.

Puis nous repartons pour 16 km afin de rejoindre le Restaurant des Sapins où nous sera servi un excellent repas tout en finesse et en délicatesse.

Plus que 10 km nous ont permis d'arriver au pied du château de Montségur, qui célébrait ses 800 ans !!

L'ascension (1 heure) fut rude, très rude, trop rude pour certains qui préférèrent la sagesse de la pause digestive à la promenade sous la chaleur, mais nous fumes néanmoins une majorité à atteindre le sommet pour jouir à nouveau d'un panorama exceptionnel.

Quelques kilomètres supplémentaires nous séparent du « Rendez-vous », restaurant bien nommé où nous attendait un goûter de nature à nous remettre de nos efforts et à nous préparer à la route du retour.

Départ vers 19h30, au lit à 4 h du matin, le réveil est un peu difficile, mais aucun regret et à l'année prochaine sans doute.

Merci à Gérard et à l'équipe qu'il a su fédérer pour lui apporter assistance, et surtout merci à Jackie, sa toujours souriante épouse qui va pouvoir enfin souffler pendant au moins une semaine avant l'organisation de la prochaine sortie !!

Philippe HOUDAILLE

Jusqu'à la moitié des années cinquante, les véhicules commerciaux des grandes marques automobiles utilisaient la partie frontale et la mécanique des véhicules dont ils dérivait. C'était le cas des versions fourgon et camionnette de l'Appia. Pourtant dès les premières années de cette décennie, des constructeurs aux volumes de production plus faibles mais solidement assis dans des domaines différents (par exemple ISO, MV Augusta et SIATA) avaient proposé des fourgonnettes à conduite avancée. Leur relatif succès commercial suggérait à FIAT de suivre cette voie et de produire un véhicule similaire, le 1100T basé sur la mécanique de la 1100/103. Ce véhicule ne tardait pas à obtenir de bons chiffres de vente.

En 1958, alors à la recherche de nouveaux débouchés, différents des traditionnels poids lourds, Lancia débutait l'étude d'un fourgon avec la mécanique de l'Appia, destiné à une clientèle plus exigeante que celle visée par FIAT. Initialement on pensait à en confier la réalisation à l'extérieur alors que les premiers prototypes roulants étaient confiés à quelques carrossiers comme Osi et Viberti. Celui dont on suppose qu'il est celui d'Osi (mais cette hypothèse reste à valider) à l'avant incliné, les flancs renflés et un grand pare brise. L'exemplaire de Viberti est au contraire plus carré et possède des motifs reprenant ceux de la cabine du Beta 190. A cette époque, le projet d'un nouvel établissement (celui de Chivasso, dont on posera la première pierre à la fin de 1959) va se concrétiser et l'hypothèse selon laquelle la production serait confiée à l'extérieur va perdre du terrain en faveur de la solution interne. Le Centro Stile va proposer un fourgon plutôt carré dont la calandre reprend en plus petit celle de l'Esatau B. Calandre mise à part, ce sera la solution adoptée pour la production en série. Ce nouveau « commercial », produit exclusivement en fourgon, sera présenté au public en 1959 et s'appellera Jolly. Le nom est censé souligner la vocation de « bonne à tout faire » sans faire référence ni à la gamme de voitures particulières ni à celle des poids lourds. Il sera produit sans modification majeure jusqu'au début des années soixante. Le Jolly avait pour lui une marque prestigieuse et une grande qualité de fabrication mais les clients n'étaient pas nécessairement prêts à payer un prix exorbitant pour un produit en réalité peu différent des autres.

Tiré de « Camion Lancia » de Massimo Condolo, Fondazione Negri, 2001, traduit de l'italien par Jean-Charles Voisin

(à suivre).



Avant d'arriver à la version définitive du Jolly, diverses solutions ont été essayées : il s'agit là de celle d'un carrossier inconnu (peut-être Osi)



Voici celle de Viberti dont les nervures et l'avant s'inspirent du Beta 190



Version du Centro Stile quasi définitive dont la calandre s'inspire de celle de l'Esatau B et la définitive ci-dessus.

EPOQU'AUTO 3/4/5 novembre

Nom et prénom :

LCF n° :

Adresse :

email :

Nombre de Billets : x 7 € = €

Réservation dîner le samedi 4 , nombre de couverts :

Cocktail vendredi soir : Présent : OUI

NON

Bulletin à envoyer avec chèque à l'ordre du LCF

Yves Marmonier – 98 rue Bugeaud – 69006 LYON

04 78 52 44 36 – yvesmarmonier@neuf.fr

Petites Annonces

6F06

Les annonces doivent être adressées à Daniel POTTIER 15 rue des Innocents 75001 Paris ou sferic-pottier@wanadoo.fr sous une forme lisible avant le **20 octobre 2006** sinon parution dans la Lettra suivante

VENTES AUTO LANCIA

FULVIA 1,2, 1969. véhicule à restaurer (Carrosserie à revoir) ou pour pièces (véhicule complet avec C.G). Prix à débattre. Dépt. 44.
M. PIPEAU : 06-65-57-04-15.

FULVIA 1,3 S rouge de 1972. Carrosserie refaite, moteur bloqué, C.grise, visible à Marseille. Faire offre à Christian Gentiletti au 06.70.17.16.15.

GAMMA 2500 Berline 1°s, carbu, 1978, gris métal. Int. cuir bleu, clim, joint de culasse à faire

GAMMA 2500 Berline 2°s, carbu, 1983, bleu, int. tissu bleu siglé L, moteur à faire. (possibilité fourniture d'un moteur)

Séparément ou les 2, à rénover (de préférence) ou pour pièces. Petits prix à débattre.

Pierre SUTTER, (LCF n° 174) 03 83 47 21 20 – lcfsutter@free.fr

BETA SPIDER 2000, 1981, 140.000 Kms, carrosserie blanche, cuir noir, BEG, petits travaux de sellerie à prévoir, 6000€ à débattre, Martin Paillet : martinpaillet@hotmail.com

BETA MONTE CARLO, état impeccable, première main, état origine 41450 Kms compteur garantie, carrosserie d'origine date du 08-09-1980, année modèle 1981, type 137 AS série 2 toit métal, gris clair métal, visible à Nancy, : 03-83-98-50-74 heures bureau

DELTA HPE 3 portes 1998, état exceptionnel, 103 ch., 7cv, 8L/100 environ. Révision complète de plus de 1.400 € à 120 Mkms (128 Mkms actuellement). Neufs : distribution, freins avant, enjoliveurs Lancia, etc... Peinture neuve, carrosserie aspect neuf, sans aucun défaut, becquet arrière. Intérieur très soigné, radiocassette 6HP, airbag cond., V.E, Ferm.cent. Cote personnalisée La Centrale, 3.850 euros. Echange possible contre une 4 ou 5 portes, voire un break ou un monospace, TBE, sans trop de Kms et pas trop chère à l'usage. Thierry CHEMIN 06.61.79.82.49.

ACHAT PIECES LANCIA

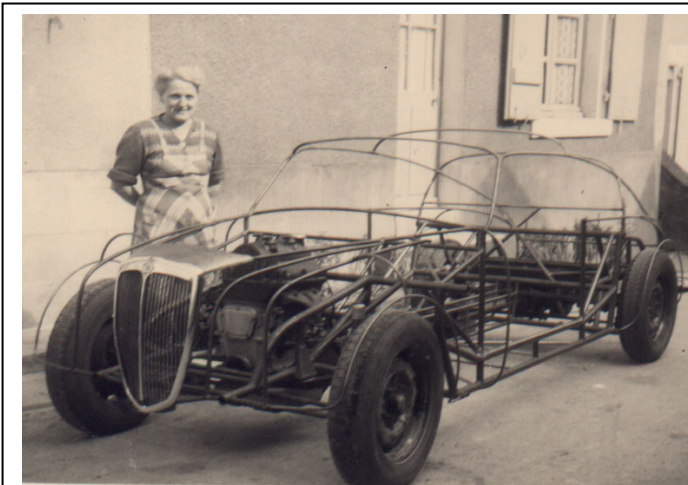
FULVIA Berline 1300 de 1970 cherche un moteur en bon état ou révisé. Eric Villard (LCF n° 1174) 04 32 61 18 02

BETA FL2 de 1982 cherche manivelle de secours pour vitre électrique. (embout rectangulaire) M. BOUSSEL (LCF n° 323) 01 43 33 27 88

DIVERS

Loue Boxes fermés à BAGNOLET (Porte de Bagnolet, 800 m du métro Gallieni) - Parfaitement secs et sûrs (Gardien 24h/24), Accès aisé en rez de rue - Convient pour parking collection ou stockage meubles. Loyer 80 € par mois + charges (provision de 15 €)

Philippe HOUDAILLE (LCF n°536) 06 10 91 45 06



SORTIE BETA – DELTA - GAMMA en VEXIN

dimanche 22 octobre départ place de l'église à Bessancourt (95) à 8h30

Nom et prénom :

LCF n° :

Adresse :

N° de tél. :

email :

Type de Lancia :

année :

Prix : 35 euros par personne – chèque à l'ordre du LCF

Bulletin à envoyer à Jean-pierre Voisin : 142 chaussée Jules César – 95250 -Beauchamp

2e RALLYE VOSGES

Nom et prénom :

Adresse :

N° de tél. :

e-mail :

Type de Lancia :

année :

Règlement : 50€ x

personne(s) =

€ par chèque à l'ordre du LCF

A retourner à :

Serge CROIZIER 17 Rue de la Corvée 88140 Saint Ouen lès Parey

Tél. : 06 09 08 11 19 / serge.croizier@wanadoo.fr

Réservation chambres pour la nuit du 07 au 08 et/ou 08 au 09 possible, réservez dès maintenant.

dimanche 8 octobre

LCF n° :