



Depuis 1980

La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE



EDITO

Chers amis Lancistes,

24-D

Nos sorties se suivent et ne se ressemblent pas toujours, sauf en ce qui concerne leur convivialité. Un accordéon surpasse autant que ravit les participants de notre Primavera. Ainsi, nous recensons les musiciens lancistes et les Lancistes musiciens. Qu'ils se signalent au rédacteur de ces lignes en vue de nos sorties à venir.

Prochaines étapes de notre programme 2024 : « En passant par la Lorraine » et le GRA pour lesquelles il est encore possible de s'inscrire. A chaque fois la modularité est possible et si vous ne pouvez participer en totalité, n'hésitez pas à passer nous rendre visite.

Dans cette édition, revivez grâce à son organisateur le Rallye de Normandie tout en couleurs et en lumières. Nous étions très heureux d'accueillir nos nouveaux sociétaires.

Deux autos particulières sont mises à l'honneur. La Stratos Zero rend hommage à sa manière à son concepteur Marcello Gandini mais aussi aux organisateurs et contributeurs de nos événements. La Hyena incarne son courageux commanditaire Paul Koot et le carrossier Zagato. Vous savourerez le fac simulé de l'article d'Automobiles Classiques.

La Lettera Tecnica permettra aux amateurs de Beta de mieux apprécier le tableau de bord de leur Lancia en passant aux leds. Bravo à notre ami Claude Goeuriot pour cet opus de vulgarisation sans oublier Christof Schmidt.

Tout ceci ne doit pas occulter le lancement de l'Ypsilon ... c'est en ce moment. La liste des ambassadeurs de la marque pour la France sera dévoilée prochainement. Notre groupe Facebook s'en fait régulièrement l'écho.

Profitez de la belle saison pour rouler avec votre Lancia et partager votre passion sans modération.

BEL (Bel Eté Lanciste)

Jean-Charles VOISIN

RETROMOBILE 2019

STRATOS ZERO « NOUS LA VALONS BIEN ».

par Daniel POTTIER

Un soir d'octobre 2018, François Melcion, ex-directeur



général de Rétromobile mais demeuré le consultant indispensable du salon m'appelle et me pose cette question :

« Es-tu intéressé par une Lancia exceptionnelle pour le salon de 2019 ? »

La qualité de mon interlocuteur, fondateur du salon

avec Marc Nicolosi, interdit toute réponse différente de : « OUI, François ».

« Très bien, je te tiens au courant, si ça marche tu ne seras pas déçu ». Je n'en saurai pas plus.

Quelques semaines passent et François me rappelle, il s'agit de la STRATOS ZERO, le chef d'oeuvre de Marcello Gandini (1938-2024) elle sera exposée à Turin, au MAUTO, le musée national de l'automobile italien dans le cadre d'une exposition consacrée à son génial concepteur.

Durant cette exposition, elle fera une visite à Paris puis retournera dans le Piémont.

Quant à savoir pourquoi elle doit être exposée à Paris en 2019, je ne le saurai jamais.

François me donne les coordonnées de quelques intervenants, Philipp Sarofim le propriétaire, un journaliste indien influent, le manager américain de la



voiture, la directrice du musée, le transporteur, je crois que la liste s'arrête là. Je vais donc devoir coordonner ou, restons faussement modeste, paraître organiser le voyage de la STRATOS ! Les péripéties de mes

conversations téléphoniques, échanges de courriels et

négociations diverses vous seront épargnées car je n'en garde aucun souvenir précis, peut-être certains reviendraient-ils sur le divan d'un psychanalyste ; qui sait ?

Ne vaut-il pas mieux se souvenir de l'arrivée et de l'exposition de la reine du salon ?

Il faut l'avouer, l'exposition de cette voiture rare et spectaculaire me procura un plaisir singulier, une fierté particulière car elle venait non seulement récompenser quelques années au service du club mais aussi consacrer l'engagement et le sérieux de notre équipe pour le bien du LCF et sa réputation.

En résumé j'étais très content et tous ceux qui participèrent à la mise en place du stand n'étaient pas mécontents non plus.-

Nous apprîmes l'historique de l'auto, son maniement, c'est à dire l'ouverture de la porte pare-brise et quelques autres manœuvres, ce que nous avons rarement réussi c'est nous asseoir dedans sans tomber ! Nous étions donc prêts à accueillir les visiteurs et ils furent vraiment nombreux.

Vous pouvez voir tout cela ici :

<https://www.facebook.com/LanciaClubFrance/videos/2137608626303821>

Bien entendu quelques esprits curieux voire soupçonneux sont venus demander comment nous avions procédé - comprenez comploter - pour mettre la main sur la belle la consigne était de répondre poliment et avec une ironie souriante : « **parce que nous la valons bien !** ».

Pour conclure je voudrai rendre hommage à tous ceux qui ont contribué à ce succès, à François Melcion, à

Philip Sarofim, à Thierry Vendewikele pour son assistance assidue et endurante, au MAUTO et surtout à Mariella Mengozzi sa directrice hélas disparue récemment



Daniel POTTIER

Lancia Hyena Zagato, un hommage à la championne

Lancia Hyena Zagato, un hommage à la championne

La Lancia Hyena mérite plus d'attention. Tout d'abord, elle est franchement belle, optant pour le rétro-design qui rassure en remuant des souvenirs, plutôt que pour un futurisme qui engendre la crainte de l'inconnu.

Autour d'un musée Lancia, on trouve la réminiscence du style tout en rondeurs que Zagato avait exploité avec bonheur sur l'Alfa Giulietta Sprint Veloce, à la fin des années cinquante.

Ensuite, la démarche est intéressante sur le plan de la logique fonctionnelle, orientée vers les fondements de la performance que sont la recherche de légèreté et de rigidité, alliée à une aérodynamique favorable. A l'exception des portes, des bas de caisse et des pare-chocs en Kevlar, la carrosserie de la Hyena est en aluminium parce qu'on n'a pas trouvé vraiment mieux pour une voiture de route. Elle n'a pas d'ouverture de coffre et ne compte que deux portes pour garantir la meilleure rigidité à son enveloppe. Par contre, tout l'intérieur est réalisé en fibre de carbone où, peut-être pour la première fois, on a cherché à utiliser ce matériau étonnant, pas seulement pour son aspect cosmétique. Ce travail est réalisé par la firme française Moc, spécialiste des techniques composites dans diverses applications. L'ensemble de l'habillage intérieur de la Hyena ne pèse que 14,4 kg, alors qu'à lui seul le tableau de bord d'une Delta Integrale atteint 17 kg (2,5 kg pour celui de la Hyena !). Quant aux panneaux intérieurs des portes, ils ne pèseraient que 1,5 kg pièce. De la sorte, 150 kg auraient été économisés sur les plus de 1 300 kg qu'avoue la Lancia Integrale.

Le commanditaire et véritable gîteur du projet Hyena est hollandais : Paul V.J. Koot. Il possède, sous le nom de Lusso Service Holland, un commerce de voitures classiques installé à Duiven, près de Arnhem. Séduit par une ébauche de Zagato, il eut l'idée d'honorer ainsi un modèle historiquement important comme la Lancia Delta HF Integrale Evoluzione, dont les formes

anguleuses accusent le poids des ans et dont le concept cinq portes à vocation urbaine ne se prête pas idéalement au ravissement du grand tourisme. L'objectif de la Hyena est d'encenser l'émoi qu'éveille une parure de haute couture. Lancia a donné son accord pour la réalisation chez Zagato d'une série limitée à soixante-quinze Hyena, dont vingt sont prévues pour le Japon et cinquante-cinq destinées au marché européen. Les procédures d'homologation sont en cours auprès du TÜV allemand et, à bord du prototype

vaux par simple remplacement d'une puce du boîtier électronique de gestion. Bien sûr, une élaboration poussée à 400 ch peut aussi être envisagée sur la base de l'expérience glanée en rallyes. C'est aussi en Hollande que Koni a développé une suspension spécifique pour la Hyena, avec amortisseurs à gaz réglables. Mais elle n'équipait pas encore le prototype essayé, qui expérimentait un tarage volontairement ferme.

Contrairement à l'Alfa RZ, la Lancia Hyena procure une excellente visibilité périphérique et l'espace



Pas seulement esthétique, la planche de bord en fibre de carbone provient de chez Moc, fournisseur de la F1 et de Hermès.

précédant le premier exemplaire de production, nous avons pu constater que la Hyena est parfaitement adaptée à une utilisation routière. Cet objectif fait partie de sa vocation, en réaction aux supercars dont l'usage fréquent est par trop limité.

De dimensions comparables à celles de la Delta Integrale (plus huit centimètres en longueur pour frôler les quatre mètres), mais plus légère et plus rigide, la Lancia Hyena affiche toute la docilité mécanique de celle dont elle emprunte toute la mécanique, y compris direction et freins servo-assistés. La puissance d'origine de 210 ch peut être augmentée d'une quarantaine de che-

considérable disponible sur le plancher, derrière les deux sièges, permet d'envisager le transport de bagages dignes de ce nom. En tout cas, bien plus qu'une brosse à dents et la tenue de rechange auxquelles d'autres constructeurs n'hésitent pas à astreindre leurs chers et fanatiques clients. L'intérieur tout en carbone souligne l'aspect high-tech d'une berlinette qui trouve le ton juste dans sa démarche de séduction.

Voilà une vraie voiture de collection qui, à 140 000 FS hors taxes (moins de 550 000 FF), ne manque pas d'intérêt. Tant par son originalité que par l'authenticité d'intentions judicieusement orientées. ■





FICHE TECHNIQUE LANCIA HYENA ZAGATO



MOTEUR

- * **Disposition** : avant transversal.
- * **Type** : Lancia 4 cylindres en ligne turbocompressé.
- * **Matériaux** : bloc en fonte et culasse en alliage léger.
- * **Distribution** : 2 arbres à cames en tête (entraînés par courroie crantée) et 4 soupapes par cylindre.
- * **Injection/allumage** : gestion électronique Weber/Marelli IAW.

- * **Turbocompresseur** : Garrett, avec échangeur air/air.
- * **Cylindrée** : 1 955 cm³.
- * **Alésage x course** : 84x90 mm.
- * **Rapport volumétrique** : 8 à 1.
- * **Puissance maxi** : 210 ch (152 kW) à 5 750 tr/mn.
- * **Couple maxi** : 31 m/kg (304 N.m) à 3 500 tr/mn.

TRANSMISSION

- * **Mode** : intégrale permanente, avec différentiel central (répartition AV-AR : 47-53%).
- * **Boîte de vitesse** : à 5 rapports synchronisés.

CHÂSSIS ET TRAIN ROULANT

- * **Structure** : autoportante en acier.
- * **Carrosserie** : berlinette 2 portes, 2 places, en tôles d'aluminium, avec bas de caisse et boucliers en composite Kevlar, portes et habillage intérieur en carbone.
- * **Suspensions** : base Lancia Delta Intégrale revue et abaissée par Koni ;
 - avant : indépendante, type pseudo Mc Pherson
 - arrière : indépendante, type pseudo Mc Pherson.
- * **Direction** : à crémaillère, avec assistance hydraulique.

- * **Freins** : 4 disques logés dans les roues (ventilés à l'AV, avec étriers 4 pistons). Avec assistance ABS sur demande.
- * **Jantes** : Technomagnesio en alliage d'aluminium
 - AV : 7,5x16
 - AR : 7,5x16
- * **Pneumatiques** : 205/45 ZR 16

DIMENSIONS ET CAPACITÉS

- * **Empattement** : 2 480 mm.
- * **Voies AV/AR** : 1 502 mm/1 500 mm.
- * **Longueur totale** : 3 986 mm.
- * **Hauteur** : 1 280 mm.
- * **Contenance essence** : 57 litres.
- * **Poids en ordre de marche** (selon constructeur) : 1 150 kg.
- * **Rapport poids/puissance** : 5,5 kg/ch (7,6 kg/kW).

PERFORMANCES ET CONSUMMATIONS (SELON CONSTRUCTEUR)

- * **Vitesse maxi** : 230 km/h.
- * **Accélérations**
 - de 0 à 100 km/h : 5,5 s.
 - 1 km départ arrêté : non communiqué.
- * **Consommations** : non communiquées.

PRIX

140 000 FS hors taxes.

Rallye de Normandie 2024

Orphelin de ses pères exilés au Sud, le Rallye de l'Eure des années paires n'est plus. Alors, le Rallye de Normandie devient annuel, ses pères goûtant désormais aux joies de la retraite. Toutefois l'alternance entre la Normandie intérieure (les Bretons diraient l'Arvor) et la maritime (l'Armor) sera conservée. C'est donc aux confins des méandres des fleuves Seine et Eure, lorsque ceux-ci se rapprochent, que cette 14^{ème} édition du Rallye de Normandie eut lieu.



Les participants furent accueillis à l'Hostellerie Saint Pierre à St Pierre du Vauvray, juste au pied du célèbre pont en arc (1921 puis reconstruit à l'identique en 1946). Pont en béton que l'on doit à l'ingénieur Freysinnet, visiblement plus inspiré que Morandi. Comme à l'accoutumée, l'hébergement ainsi qu'un diner était organisé pour ceux qui souhaitaient arriver dès la veille.



En ce Dimanche matin, 17 équipages furent fin prêts à s'élancer après un petit déjeuner d'accueil, la rosée fraîche du matin normand nous ayant contraint à nous replier sur une petite terrasse ouverte, serrés les uns contre les autres pour davantage de chaleur et de convivialité.

Outre les fidèles venus, soit de France, soit depuis l'autre côté des Ardennes, ma satisfaction particulière d'organisateur fut d'accueillir 3 équipages nouveaux. Patrice et Laetitia De Mauduit, Philippe Cuvelier et son

épouse, ainsi que Dominique Troussel notre tout dernier adhérent venant tout juste de concrétiser l'achat d'une Fulvia Sport 1600 et nous faisant l'honneur de sa première prise en main.



Un clin d'œil admiratif à la famille Sutter pour avoir fait le voyage depuis la Lorraine et de réunir 3 générations de Lancistes dans un coupé Kappa.



Merci à Hugo du Club Lancia.net de s'être joint à nous cette année encore, avec une Thesis fraîchement repeinte, dans le cadre des bonnes relations entre nos 2 clubs.



Elles circulèrent bien entendues sans la capote pour pouvoir profiter des quelques rayons UV présents.

Parmi les Turinoises s'étaient glissées 2 Milanaises de substitution, l'une verte, l'autre rouge représentant ainsi le drapeau du pays natal.

La gamme Flavia fut la mieux représentée. Berline, Coupé, Coupé 2000 et Convertible. La plus ancienne : une Flaminia Touring Convertible



Le trajet du matin nous permit de remonter la Seine au plus près de son lit jusqu'à (re)voir au fond du méandre les ruines du Château Gaillard aux Andelys. Ayant assez admiré ce fleuve, une transversale nous emmena jusqu'à l'Eure, plus modeste, que nous découvrions subitement devant le Château d'Acquigny. Cheminant entre les étangs qui pullulent le long de ce serpent fluide, nous atteignions parmi ceux-ci le bien nommé restaurant : Les 3 Etangs à Fontaine sous Jouy. Le déjeuner y fut remarquable, tous alignés le long d'une grande table linéaire agrémentée d'un feu de cheminée.



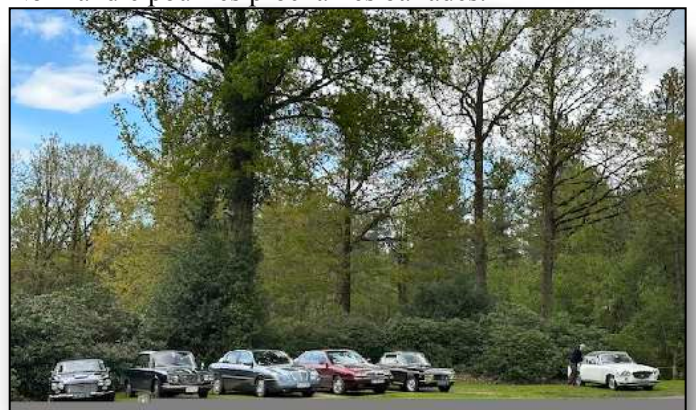
Remis de ces agapes, nous reprenions nos montures pour un parcours forestier demandant concentration et osmose entre pilote et co-pilote pour l'interprétation correcte du carnet de route en fléché-métré. Mais, pas de précipitation...les arrêts libres sont suggérés aux endroits remarquables pour des instants de convivialité, bavardages, photos...etc comme celui devant le château de St Aubin d'Ecrosville. Des bons moments d'échanges inopinés comme j'aime dans les Rallyes.



En guise d'ultime château ce fut l'apothéose : le château du Champ de Bataille, le Versailles Normand, fut atteint pour un gouter de clôture au golf jouxtant celui-ci.



Comme pour ajouter à la mélancolie des au revoir, ce fut seulement à ce moment de la journée que le ciel nous gratifia d'une belle averse, assurance de la verdeur de la Normandie pour les prochaines ballades.



Merci à Pascal Soulier et ma cousine Annie Valleye qui furent mes complices dans cette organisation. Au plaisir de vous accueillir l'année prochaine pour une autre aventure Normande, maritime cette fois.

Gilles BOURDON



LTA 24-03

La Lettera tecnica

du LANCIA CLUB FRANCE

Modèle :
Beta

Thème :
Electricité

Par Claude Goeuriot,
LCF N° 1089

N'hésitez pas à contacter l'auteur : claudio.goeuriot@gmail.com



Amélioration de l'éclairage du tableau de bord Beta coupe, Spider et HPE 1979 – 1985



Figure 1 : Le tableau de bord à démonter

Introduction

Comment donner un coup de fouet à l'éclairage du tableau de bord de votre Beta ?

En remplaçant les ampoules à incandescence par des LEDs (La LED - Light Emitting Diode - soit "diode émettant de la lumière", elle est également appelée DEL - Diode Électroluminescente - en français) :

- Qui brillent plus,
- Qui consomment moins,
- Qui ont une durée de vie beaucoup plus longue (~ à vie pour une voiture).

Note : ce document décrit comment j'ai changé les lampes du tableau de bord de ma voiture. Je n'ai pas la prétention de dire que c'est la meilleure ou même la bonne façon de faire et si vous vous lancez dans le changement des lampes, c'est sous votre propre responsabilité. Je reste cependant disponible par email si vous avez besoin d'aide durant l'opération. Vous aurez besoin d'un minimum de connaissances en électricité.

En plus des outils du mécanicien nécessaires pour le démontage, vous aurez besoin d'un multimètre qui vous permettra de tester tout ce qui est électrique dans ce projet.

Note : dans ce document, on utilise indifféremment les mots lampes, ampoules ou LED pour désigner le dispositif lumineux à installer.



Figure 2 : Exemple de multimètre

Le seul inconvénient des LEDs est qu'elles sont polarisées (il y a un + et un -), contrairement aux ampoules à incandescence. Et le seul moyen de le savoir est de les mettre en place, mettre sous tension et voir si elles s'allument (quand elles doivent être allumées). Si KO, il suffit d'inverser le sens de branchement. Le fait de la brancher à l'envers n'abîme pas la diode LED.

Il y a des modèles de remplacement pour les ampoules d'éclairage (puissantes), pour les ampoules d'alarme et de signalisation (moins puissantes) et aussi pour les témoins des interrupteurs.



Figure 3: Tableau de bord vue arrière



Figure 4 : Les sockets T5 et T10

Quels sont les différents modèles utilisés pour le tableau de bord ?

Comme on peut le voir sur la photo de l'arrière du tableau de bord ci-contre, il y a :

16 * T5 1.2W type 286 pour les alarmes et informations (clignotants, frein à main, etc.), un exemple cerclé de vert au centre

4 * T10 3W type 194 pour l'éclairage du tableau de bord (cerclés de rouge)

Les puissances sont celles des lampes à incandescence à remplacer, les LEDs consommant moins. Vous pouvez soit conserver les sockets noirs et remplacer seulement les lampes, soit acheter des sockets avec lampe intégrée.



Figure 5 : Lampe LED type T5 286 à insérer dans le socket à la place de la lampe à incandescence

Etape 1 – Démonter le tableau de bord

Pour retirer le tableau de bord, suivez ces étapes :

1. Débranchez la batterie puis abaissez le volant à son inclinaison la plus basse possible. Si vous voulez être plus à l'aise, démonter les deux demi-coquilles en plastique de la colonne de direction puis dévisser les deux écrous qui lient la colonne de direction au tableau de bord. Ainsi vous allez pouvoir abaisser complètement la colonne de direction et le volant et vous ne serez plus gêné par ce dernier.
2. Dévissez les quatre vis de fixation (une dans chaque coin du tableau de bord - vis courtes en bas, vis longues en haut)
3. Remuez le tableau de bord en le tirant vers vous jusqu'à ce qu'il y ait suffisamment d'espace pour mettre votre main derrière le tableau de bord à droite.
4. Retirez le tuyau d'aspiration de niveau d'huile interne du coin arrière inférieur droit de l'habitacle.
5. Retirez les deux connecteurs électriques situés sur le côté arrière droit du tableau de bord.
6. Vous devriez pouvoir voir le câble d'entraînement du compteur de vitesse - placez votre main derrière le tableau de bord et faites glisser le collier en plastique de l'entraînement du compteur vers l'arrière. Le câble du compteur de vitesse devrait alors être déconnecté du tableau de bord.
7. Le tableau de bord doit maintenant être sorti suffisamment pour que vous puissiez y passer la main par la gauche ou par le haut pour déclipser le connecteur électrique de gauche.
8. Bingo – le tableau de bord peut librement coulisser vers vous en forçant légèrement.

Etape 2 – Changer les ampoules et tester

Vous avez approvisionné les nouvelles ampoules LEDs chez ALI Express (le plus grand choix, le moins cher, mais 2 à 3 semaines de transport), Classic Auto Elec ou Amazon (plus cher mais distribution plus rapide) ou tout autre distributeur de votre choix. Cela s'achète souvent par paquet de 10 pour un prix de l'ordre de 15€ ou moins. Choisissez des LEDs de couleur blanche ou blanc cassé, elles vont aussi pour les témoins quelle que soit leur couleur (orange, rouge, etc.) qui est rendue par la glace en plastique teintée devant l'ampoule.

Vous pouvez :

- Soit acheter seulement les ampoules LEDs et les monter sur les supports T5/T10 que vous aurez dépouillés de leur vieille ampoule
- Soit acheter des supports avec la LED intégrée. Un exemple est disponible [ICI](#)

Par exemple chez Ali express, faites une recherche :

'Ampoules LED T5 tableau de bord' OU 'Ampoules LEDs T10 tableau de bord'

Avant de changer les ampoules, il est conseillé de vérifier l'état du circuit imprimé qui sert de fond au tableau de bord et de supprimer toute trace de rouille (en frottant légèrement avec une brosse métallique) et en nettoyant le circuit imprimé avec de l'alcool isopropylique et une brosse à dent usagée. Les soudures doivent retrouver un certain éclat.

Vous remplacez les vieilles ampoules à incandescence par les ampoules à LED.

Vous reconnectez les 3 connecteurs électriques du tableau de bord que vous laissez flottant.

Vous testez maintenant :

- L'éclairage, en vérifiant que les 4 ampoules sont bien allumées et que le rhéostat fait bien varier l'éclairage,
- Les différents témoins en mettant sous tension les équipements associés (ex : frein à main),
- Les témoins d'alarme en appuyant sur le bouton du rhéostat d'éclairage (en bas à gauche du tableau de bord).

Si une lampe ne marche pas, inversez le sens de l'ampoule et la lampe devrait marcher.

Etape 3 – Remonter le tableau de bord

Le remontage (après avoir changé les ampoules et vérifier le fonctionnement) est l'inverse du démontage mais avec une tâche supplémentaire.

Le câble du compteur de vitesse est très difficile à remettre en place car il y a très peu de jeu. Vous devrez probablement ouvrir le capot et dévisser le câble du compteur de vitesse dans le compartiment moteur sur la boîte de vitesse à l'aide d'une pince et ensuite à la main. Pour cela, il faut passer la main entre le moteur et la paroi de l'habitacle et atteindre le connecteur du câble en éclairant bien la zone. Ensuite la gaine du câble peut coulisser entre le compartiment moteur et l'habitacle. Tirez simplement doucement sur le câble à l'intérieur de l'habitacle pour avoir un peu de jeu pour reconnecter le câble au tableau de bord. Reconnecter ensuite les connecteurs électriques et le tuyau qui permet la mesure du niveau d'huile. Vous pouvez alors replacer le tableau de bord en faisant attention de ne pas plier le câble du compteur. Pour finir, retourner dans le compartiment moteur, tirez doucement sur le câble du compteur et revissez-le (à la main) sur la boîte de vitesse.

Remarque à propos de ce fichu câble odomètre : On peut faire coulisser l'ensemble gaine/câble, une fois déconnecté de la boîte de vitesse, mais on ne peut pas le sortir complètement : Il a dû être installé en usine avant l'installation du Servofrein qui bloque le passage au niveau des connecteurs. Comme je ne me voyais pas démonter le Servofrein et que je voulais remplacer le câble, j'ai juste extrait l'ancien câble de sa gaine en le tirant à partir de l'habitacle et mis le nouveau câble en le poussant dans la gaine restée dans la voiture à partir de l'habitacle en mettant un peu de WD40 pour faciliter le coulisement.

Une fois le câble connecté côté tableau de bord, mettez ce dernier en place puis connecter et visser le câble sur la boîte de vitesse dans le compartiment moteur.

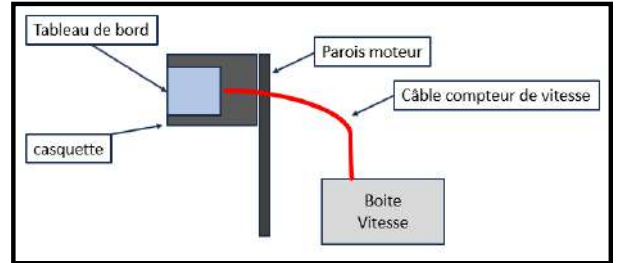


Figure 6 : Le câble odomètre qui relie le tableau de bord avec la boîte de vitesse



Figure 7 : Câble odomètre et sa gaine

Quelques bonnes adresses :

- Aliexpress : <http://www.aliexpress.com>
- Classic Auto Elec : <https://www.classicautoelec.com> , 02 47 79 09 93
- Lasercar : <http://www.lasercar.fr>, 01 89 70 64 07

Et si le prochain sujet, c'était le vôtre ?

La Lettera tecnica ne vit et ne vivra que grâce aux contributions de chacun ! Vos expériences et vos connaissances sont riches et feront le bonheur des autres membres du club. Que cela concerne une expérience particulière liée à votre auto ou une connaissance générale en mécanique ou restauration automobile, votre sujet est intéressant !

Merci d'adresser votre article (au format word de préférence) à christof.s.schmidt@gmail.com qui se chargera de la mise en page.

Merci !

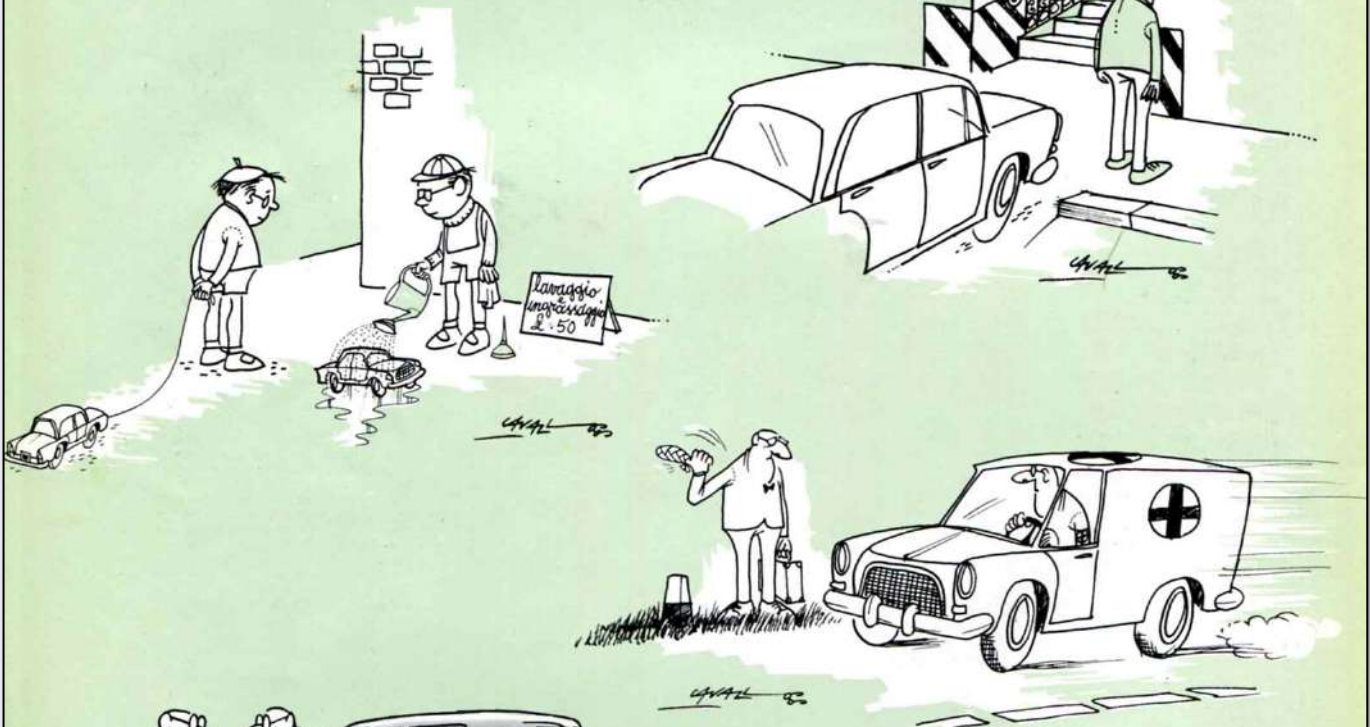
CAVAL



Une boîte de clous est tombée de mon camion, l'avez-vous vue par hasard ?

AUTO

GARAGE
MODERN,
3° PIANO



comme j'ai beaucoup de bagages, j'ai aussi
amené un porteur