

ZONE ROUGE

PART....

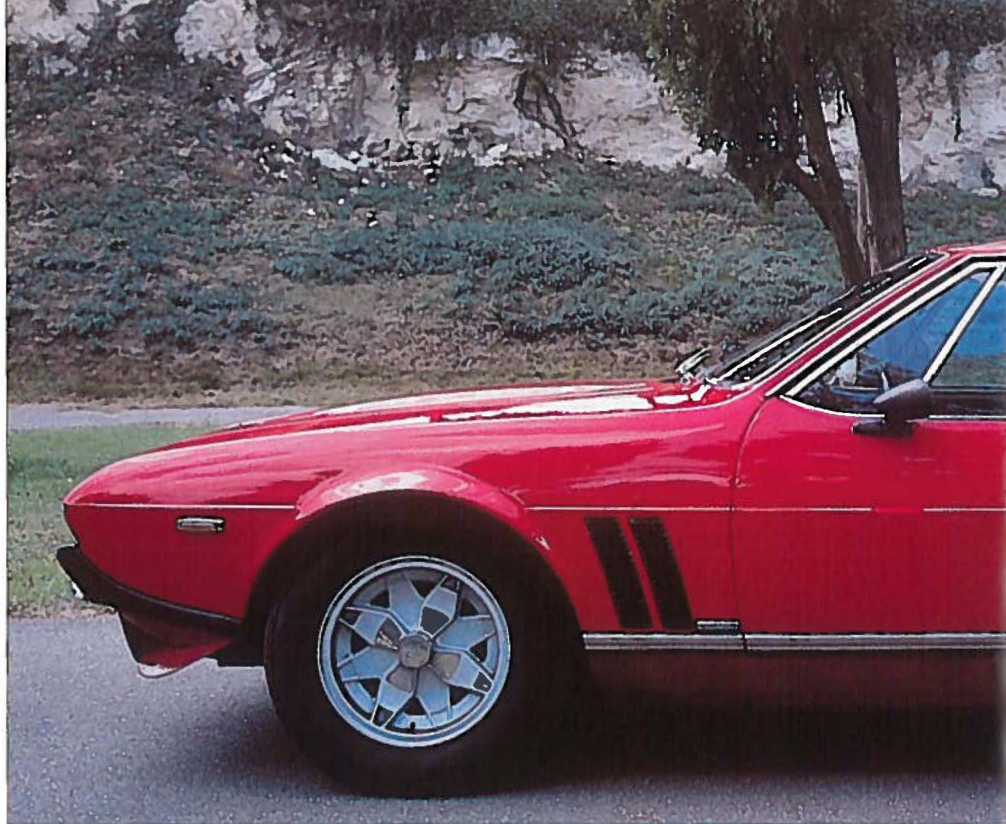




Moins ambitieux que celui de Lamborghini, qui visait à concurrencer Ferrari à armes égales, le projet du Milanais Rivolta s'inspirait du même concept que les réalisations de Facel ou Monica en France, AC et Jensen en Angleterre, Monteverdi en Suisse et De Tomaso en Italie : profiter d'acquiescer la puissance à bon marché d'un V8 américanisé pour réaliser une GT dotée d'un châssis et d'une carrosserie au goût européen ainsi que de performances élevées, sans investir dans la fabrication d'un moteur, qui représente le poste le plus lourd dans le budget de conception d'une voiture. *«C'est une solution de facilité, car utilisant une mécanique de grande série manquant de noblesse et de raffinement»,* faisaient observer avec dédain concurrents et inconditionnels des arbres à cames en tête. *«Peut-être, rétorquait-on chez Iso, mais si la voiture est performante et fiable, une fois le capot fermé, on se fiche pas mal de savoir ce qu'il y a dessous.»* C'est une philosophie.

Paradoxalement, c'est le même technicien que l'on trouve impliqué dans la conception des Lamborghini — dont il dessina le V12 — et des Iso, dont il élaborait le châssis. Il s'agit de Giotto Bizzarini, un ingénieur au tempérament sans doute quelque peu instable, mais aux talents aussi riches que variés, puisqu'on lui attribue aussi la transformation de la 250 GT châssis court en GTO lors de son passage chez Ferrari ! Il établit pour la première Iso Rivolta lancée en 1962 les plans d'une plate-forme caissonnée sur laquelle sera soudée une carrosserie deux portes quatre places dessinée chez Bertone. Cette GT spacieuse était dotée d'un train arrière soigneusement élaboré puisque composé d'un essieu de Dion guidé par deux paires de jambes de poussée dans le sens longitudinal et par une timonerie de Watt dans le sens transversal avec des freins suspendus accolés au pont. Elle était propulsée par le V8 Chevrolet 5,3 l de la Corvette

**En version "Sport",
l'Iso Lele se reconnaît
à son spoiler type
"ramasse-miettes"
à la forme inhabituelle.**



accouplée à une boîte ZF ou automatique. Une version deux places à empattement raccourci et vocation plus sportive dénommée Grifo en sera dérivée deux ans plus tard suivie au bout du même intervalle d'une version quatre portes à empattement allongé habillée par Ghia et nommée Fidia. Enfin, lorsque Renzo Rivolta laisse la main à son fils Piero à la fin des années 60, celui-ci marque le coup en faisant redessiner le coupé quatre places par Bertone, et en le baptisant Lele en hommage à sa femme, qui portait ce diminutif badin aussi singulier que charmant.

Pas impérissable

Ainsi constituée, la gamme Iso ne sera plus modifiée de manière significative jusqu'à la cessation des activités de la marque en 1975. A une exception près toutefois : au début des années 70, le V8 GM est remplacé par un Ford "Cobra-Jet" emprunté à la Mustang. Il est dis-

ponible en deux versions, 325 ou 360 ch SAE, et c'est cette dernière que l'on trouve à bord de la Lele Sport qui se distingue aussi du modèle standard par un imposant spoiler monté sous le tablier avant, des pare-chocs noir mat et un aménagement plus sobre. Le constructeur revendiquait encore un allègement de 280 kilos (!), grâce, notamment, à la fabrication des ouvrants en aluminium. Toutefois, outre le fait que cette diminution de poids paraît trop forte pour être honnête, nous avons constaté que la carrosserie de la Lele Sport essayée était intégralement en tôle d'acier... Or, cette voiture est très probablement conforme à l'origine, puisqu'elle n'a pas parcouru 50 000 km depuis qu'elle fut livrée neuve en 1972 à l'entraîneur de l'équipe de football de Milan H. Herrera qui se rendit célèbre en mettant au point un dispositif de défense renforcé rendant l'accès du but pratiquement impossible. Ce technicien n'était





Signée Bertone, la ligne de l'Iso Lele fait toujours l'objet de controverses. Si on lui préférerait celle de la Grifo, elle n'en reste pas moins typique des années 70.

ACHETER UNE ISO LELE

Pour ce modèle, Iso mettait l'accent sur les qualités pratiques, et le budget d'entretien exceptionnellement raisonnable dans cette catégorie de GT de prestige, grâce à la simplicité de la conception et à l'utilisation d'une mécanique de grande série peu poussée.

Châssis : assurément robuste mais, comme la carrosserie, sujet à la corrosion.

Transmission : le talon d'Achille. Vérifier l'état de l'arbre (en trois sections) et les fuites au pont arrière qui, faute d'étanchéité, arrose les disques de freins qui y sont accolés.

Moteur : en principe sans histoire. Quelques difficultés de réglage de la carburation sont signalées : recours à un bon spécialiste recommandé.

Carrosserie : gare à la rouille ! Comme toutes les italiennes de l'époque, elle y est particulièrement exposée, les bas de caisse sont par exemple très vulnérables.

Accessoires : comme la plupart des conditionnements d'air de l'époque, celui de la Lele risque de vous donner du souci. Il n'est pourtant pas superflu car à bord, le gros V8 et la ZF dégagent leurs calories avec générosité !

Combien : difficile à dire, car le marché est particulièrement étroit et les modèles Sport (à peine 300 exemplaires produits selon les propriétaires de cet exemplaire), sont rares. En tout cas, moins cher que les Maserati Indy et Lamborghini Espada, plus coûteuses à l'achat et à l'entretien. Comptez environ 70 000 F pour une voiture en bon état.

sans doute pas un poète, et c'est peut-être ce qui explique son choix d'une Iso Lele, voiture qui s'adressait plutôt à la raison qu'à la passion.

A cet égard, il s'est produit quelque chose de révélateur lorsque l'essai de la Lele m'a été proposé. J'ai demandé à la rédaction de me procurer de la documentation sur cette voiture, car j'étais sûr de n'en avoir jamais conduit une. Quelques jours plus tard me parvenait la télécopie d'un article paru dans Sport Auto en 1973, d'une Lele (à moteur GM 350 ch, il est vrai). Or cet article était signé par quelqu'un que vous devez bien connaître, puisqu'il s'agissait de votre serviteur !

C'est l'âge, direz-vous. Evidemment. De toutes les voitures que j'ai essayées trois décennies durant, l'Iso Lele est la seule que j'ai complètement oubliée. Ce qui ne veut pas dire qu'elle fut la plus mauvaise, car si tel avait été le cas, nul doute que je m'en souviendrais. Non, la signification profonde de cet embarrassante poussée d'amnésie, vient du fait que l'Iso Lele m'a laissé à l'époque si indifférent qu'elle s'est complètement effacée de ma mémoire. Tel *L'homme sans qualités*, le légendaire héros de l'écrivain Robert Musil, elle n'avait aucun défaut rédhibitoire, mais l'addition de ses mérites ne suffisaient pas à la faire exister...

de ne pas effaroucher le bourgeois, mais au contraire de le rassurer par une silhouette cosuée plutôt que novatrice et de se contenter d'adresser un clin d'œil — par paupières de phares interposées — à son goût des gadgets plutôt qu'à son intérêt pour un design vraiment original. Or, dans ce registre, la griffe Bertone n'égale ni l'élégance classique de Pininfarina ni l'audace subtilement maîtrisée de Giugiaro. Et l'adjonction du spoiler de type "ramasse-miettes" sous le nez de la version Sport ne peut en outre passer pour un modèle d'harmonieuse intégration.

L'arrière un peu pataud offre en revanche un coffre digne de ce nom, chose suffisamment rare pour être signalée sur ce type de véhicule, sans oublier les 4 "vraies" places.

Elle a du coffre...

Le style d'abord. Bien que signé Bertone, il date, car il ne s'inspire pas de la meilleure veine de ce grandissime carrossier. De forme massive, de ligne un peu kitsch, la Lele s'apparente à la Lamborghini Jarama à l'Alfa Montréal ou encore au coupé Dino Fiat qui ne figurent pas au nombre des plus impérissables chef d'œuvres gandiniens, plutôt qu'à la sculpturale Espada pourtant conçue à cette époque par le même talentueux designer. Oh, bien sûr, on devine que le cahier des charges stipulait





La principale originalité de cette Iso est son habitabilité exceptionnelle pour un coupé de dimensions raisonnables. Malgré une garde au toit mesurée aux places arrière, la Lele peut à bon droit revendiquer la qualité de vraie quatre places et possède en plus un coffre à bagages de volume respectable. Le confort de conduite n'appelle pas d'observations critiques sinon que la ceinture de caisse apparaît haute, l'implantation du volant un peu trop basse et la disposition d'une partie des instruments de bord face au passager est absurde même si les cadrans sont orientés en direction du conducteur ! Plus astucieux et pratique, le biais donné aux dossiers des sièges avant permet d'élargir l'accès aux places arrière lorsqu'ils sont rabattus. Une idée à réactualiser...

Autoroutière

Dotée d'une excellente direction assistée (mais affligée d'un rayon de braquage démesuré), d'une climatisation, de commandes de vitres



Ci-dessus, à défaut d'être idéalement agencée, l'instrumentation s'avère complète.

Ci-contre, les paupières de phares représentent le petit clin d'œil stylistique majeur de l'auto.

Caractéristiques

ISO LELE SPORT

Moteur V8 à 90° (101x88 mm), 5 769 cm³, taux de compression 8,6 à 1, 360 ch SAE à 5 800 tr/mn, 48,3 mkg à 3 800 tr/mn, soupapes en tête, 1 arbre à cames latéral, vilebrequin 5 paliers, 1 carburateur inversé à quadruple corps Motorcraft - **Transmission** embrayage sec, boîte ZF 5 rapports ou automatique sur demande - **Châssis/Carrosserie** cadre à plate-forme avec longerons en caisson, carrosserie semi porteuse, coupé 2 portes 4 places - **Suspension** AV trapèzes transv. triang. et ressorts hélic., amortisseurs télesc., AR pont de Dion, jambes de poussée jumelées, timonerie de Watt transv., ressorts hélic., stab. transv. - **Direction** à circuit de billes, assistance sur demande - **Freins** assistés, disques sur les 4 roues - **Pneumatiques** 205/70 VR 15 - **Dimensions** long. 4,66 m, larg. 1,75 m, haut. 1,33 m, empat. 2,70 m, voies AV/AR 1,44/1,44 m - **Poids** 1 640 kg - **Performances** 240 km/h et 28 sec. environ au km D.A. - **Production** environ 300 exemplaires.

Sous la robe latine de l'Iso se cache un conventionnel et puissant V8 Ford. L'arbre de transmission en trois parties favorise malheureusement la présence de vibrations. (Dessin Quattroruote)





Signée Bertone, la ligne de l'Iso Lele fait toujours l'objet de controverses. Si on lui préférerait celle de la Grifo, elle n'en reste pas moins typique des années 70.

ACHETER UNE ISO LELE

Pour ce modèle, Iso mettait l'accent sur les qualités pratiques, et le budget d'entretien exceptionnellement raisonnable dans cette catégorie de GT de prestige, grâce à la simplicité de la conception et à l'utilisation d'une mécanique de grande série peu poussée.

Châssis : assurément robuste mais, comme la carrosserie, sujet à la corrosion.

Transmission : le talon d'Achille. Vérifier l'état de l'arbre (en trois sections) et les fuites au pont arrière qui, faute d'étanchéité, arrose les disques de freins qui y sont accolés.

Moteur : en principe sans histoire. Quelques difficultés de réglage de la carburation sont signalées : recours à un bon spécialiste recommandé.

Carrosserie : gare à la rouille ! Comme toutes les italiennes de l'époque, elle y est particulièrement exposée, les bas de caisse sont par exemple très vulnérables.

Accessoires : comme la plupart des conditionnements d'air de l'époque, celui de la Lele risque de vous donner du souci. Il n'est pourtant pas superflu car à bord, le gros V8 et la ZF dégagent leurs calories avec générosité !

Combien : difficile à dire, car le marché est particulièrement étroit et les modèles Sport (à peine 300 exemplaires produits selon les propriétaires de cet exemplaire), sont rares. En tout cas, moins cher que les Maserati Indy et Lamborghini Espada, plus coûteuses à l'achat et à l'entretien. Comptez environ 70 000 F pour une voiture en bon état.

sans doute pas un poète, et c'est peut-être ce qui explique son choix d'une Iso Lele, voiture qui s'adressait plutôt à la raison qu'à la passion.

A cet égard, il s'est produit quelque chose de révélateur lorsque l'essai de la Lele m'a été proposé. J'ai demandé à la rédaction de me procurer de la documentation sur cette voiture, car j'étais sûr de n'en avoir jamais conduit une. Quelques jours plus tard me parvenait la télécopie d'un article paru dans Sport Auto en 1973, d'une Lele (à moteur GM 350 ch, il est vrai). Or cet article était signé par quelqu'un que vous devez bien connaître, puisqu'il s'agissait de votre serviteur !

C'est l'âge, direz-vous. Evidemment. De toutes les voitures que j'ai essayées trois décennies durant, l'Iso Lele est la seule que j'ai complètement oubliée. Ce qui ne veut pas dire qu'elle fut la plus mauvaise, car si tel avait été le cas, nul doute que je m'en souviendrais. Non, la signification profonde de cet embarrassante poussée d'amnésie, vient du fait que l'Iso Lele m'a laissé à l'époque si indifférent qu'elle s'est complètement effacée de ma mémoire. Tel *L'homme sans qualités*, le légendaire héros de l'écrivain Robert Musil, elle n'avait aucun défaut rédhibitoire, mais l'addition de ses mérites ne suffisaient pas à la faire exister...

Elle a du coffre...

Le style d'abord. Bien que signé Bertone, il date, car il ne s'inspire pas de la meilleure veine de ce grandissime carrossier. De forme massive, de ligne un peu kitsch, la Lele s'apparente à la Lamborghini Jarama à l'Alfa Montréal ou encore au coupé Dino Fiat qui ne figurent pas au nombre des plus impérissables chefs d'œuvres gandinien, plutôt qu'à la sculpturale Espada pourtant conçue à cette époque par le même talentueux designer. Oh, bien sûr, on devine que le cahier des charges stipulait

de ne pas effrayer le bourgeois, mais au contraire de le rassurer par une silhouette cosuée plutôt que novatrice et de se contenter d'adresser un clin d'œil — par paupières de phares interposées — à son goût des gadgets plutôt qu'à son intérêt pour un design vraiment original. Or, dans ce registre, la griffe Bertone n'égale ni l'élégance classique de Pininfarina ni l'audace subtilement maîtrisée de Giugiaro. Et l'adjonction du spoiler de type "ramasse-miettes" sous le nez de la version Sport ne peut en outre passer pour un modèle d'harmonieuse intégration.

L'arrière un peu pataud offre en revanche un coffre digne de ce nom, chose suffisamment rare pour être signalée sur ce type de véhicule, sans oublier les 4 "vraies" places.





La principale originalité de cette Iso est son habitabilité exceptionnelle pour un coupé de dimensions raisonnables. Malgré une garde au toit mesurée aux places arrière, la Lele peut à bon droit revendiquer la qualité de vraie quatre places et possède en plus un coffre à bagages de volume respectable. Le confort de conduite n'appelle pas d'observations critiques sinon que la ceinture de caisse apparaît haute, l'implantation du volant un peu trop basse et la disposition d'une partie des instruments de bord face au passager est absurde même si les cadrans sont orientés en direction du conducteur ! Plus astucieux et pratique, le biais donné aux dossiers des sièges avant permet d'élargir l'accès aux places arrière lorsqu'ils sont rabattus. Une idée à réactualiser...

Autoroutière

Dotée d'une excellente direction assistée (mais affligée d'un rayon de braquage démesuré), d'une climatisation, de commandes de vitres



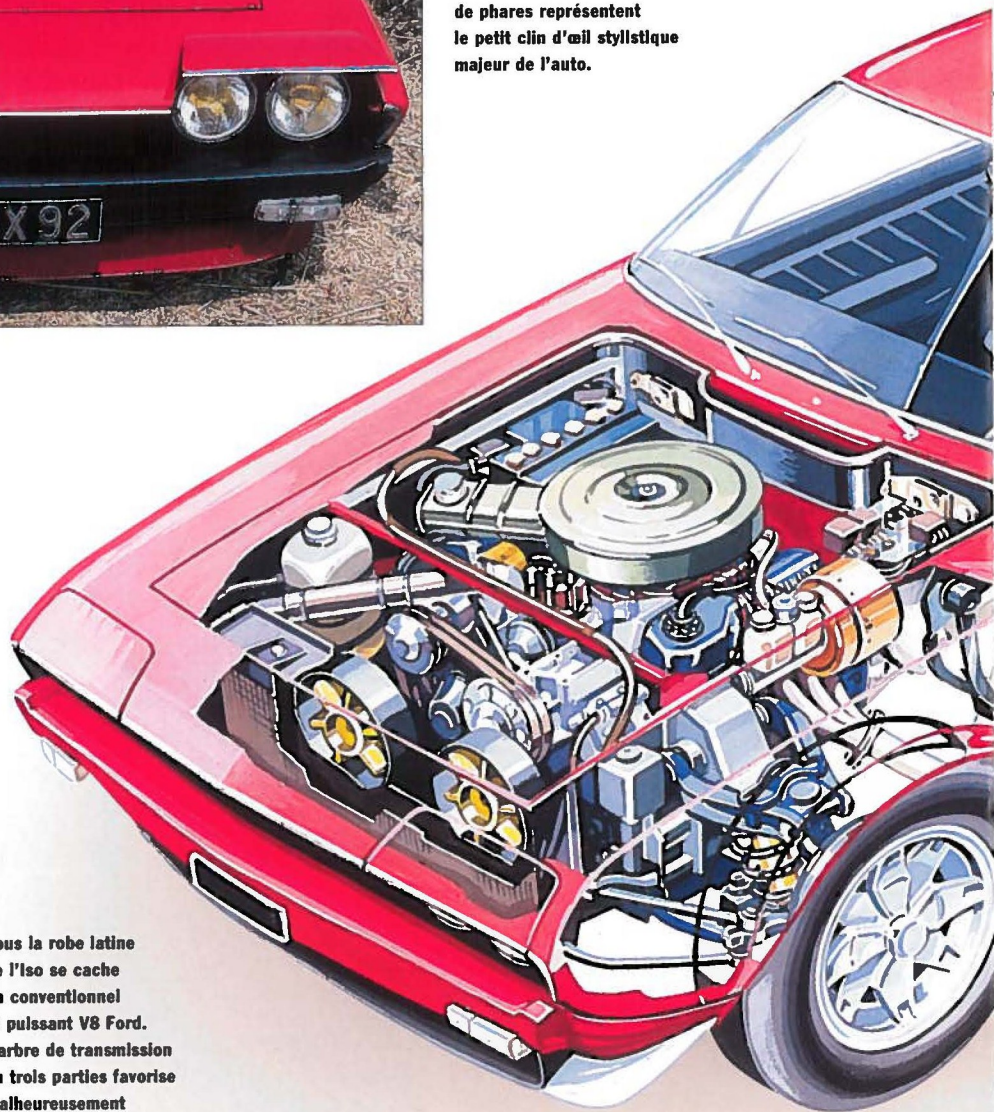
Ci-dessus, à défaut d'être idéalement agencée, l'instrumentation s'avère complète. Ci-contre, les paupières de phares représentent le petit clin d'œil stylistique majeur de l'auto.

Caractéristiques

Iso LELE SPORT

Moteur V8 à 90° (101x88 mm), 5 769 cm³, taux de compression 8,6 à 1, 360 ch SAE à 5 800 tr/mn, 48,3 mkg à 3 800 tr/mn, soupapes en tête, 1 arbre à cames latéral, vilebrequin 5 paliers, 1 carburateur inversé à quadruple corps Motorcraft - **Transmission** embrayage sec, boîte ZF 5 rapports ou automatique sur demande - **Châssis/Carrosserie** cadre à plate-forme avec longerons en caisson, carrosserie semi porteuse, coupé 2 portes 4 places - **Suspension** AV trapèzes transv. triang. et ressorts hélic., amortisseurs télesc., AR pont de Dion, jambes de poussée jumelées, timonerie de Watt transv., ressorts hélic., stab. transv. - **Direction** à circuit de billes, assistance sur demande - **Freins** assistés, disques sur les 4 roues - **Pneumatiques** 205/70 VR 15 - **Dimensions** long. 4,66 m, larg. 1,75 m, haut. 1,33 m, empat. 2,70 m, voies AV/AR 1,44/1,44 m - **Poids** 1 640 kg - **Performances** 240 km/h et 28 sec. environ au km D.A. - **Production** environ 300 exemplaires.

Sous la robe latine de l'Iso se cache un conventionnel et puissant V8 Ford. L'arbre de transmission en trois parties favorise malheureusement la présence de vibrations. (Dessin Quattroruote)



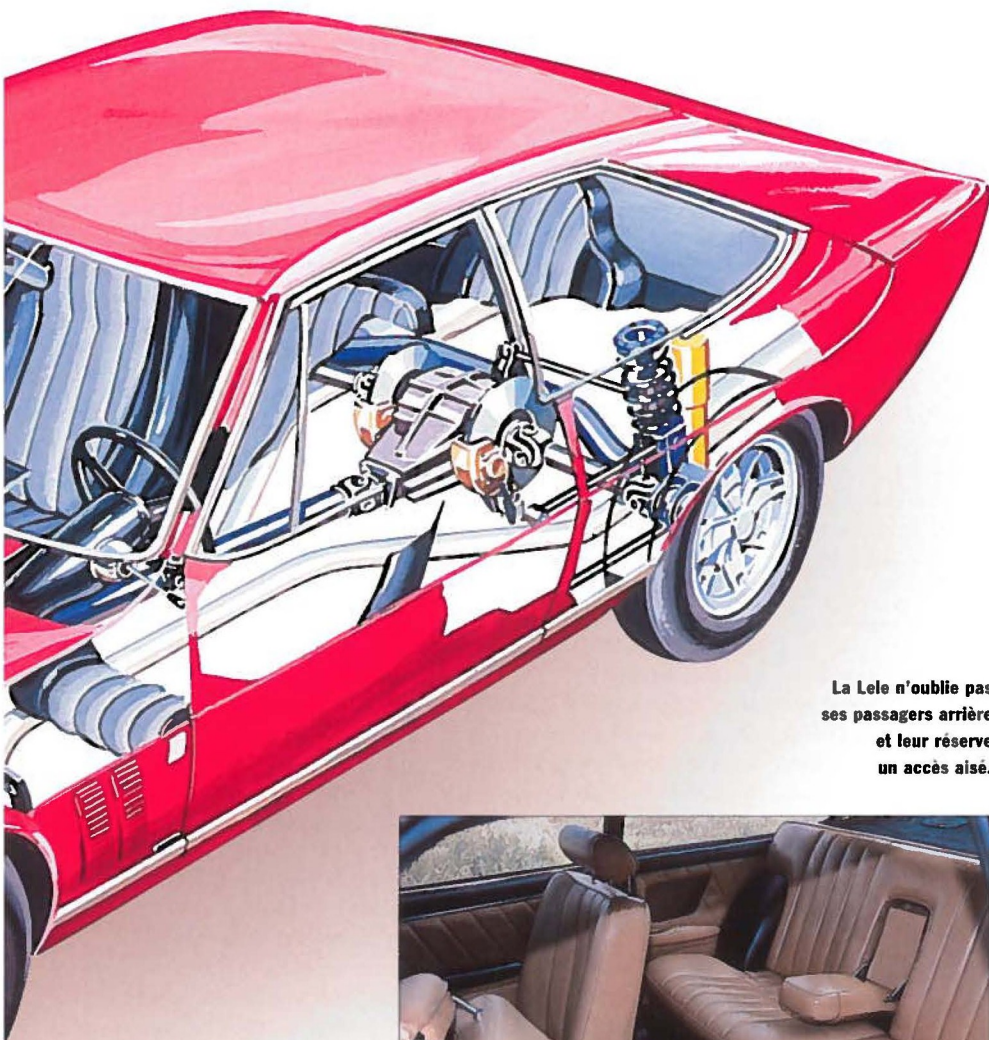
électriques, d'une luxueuse sellerie en cuir, cette GT appelle une conduite détendue et se montre une grande routière aussi sûre que confortable et performante. A défaut de fulgurantes montées en régime, et en dépit d'un comportement non dépourvu d'une certaine rudesse, le V8 Ford accomplit son travail sans renauder, avec discrétion. On ne peut malheureusement pas en dire autant de la transmission qui vibre, émet des bruits d'engrenages et laisse apparaître un trou entre les troisième (120 km/h) et quatrième rapports (180 km/h).

A l'époque, les performances étaient pratiquement au niveau de la concurrence : j'avais mesuré 238 km/h et 28 secondes au kilomètre DA avec la version à moteur Chevrolet 350 qui fournissait théoriquement 10 ch de moins. L'Aston DB V8, la Maserati Indy, la Ferrari 365 GTC4, les Lambo Espada ou Jarama n'étaient pas beaucoup plus rapides malgré les chiffres affichés sur leurs catalogues, alors qu'elles cou-

taient en revanche au moins 20 % plus cher ! Ce qui est encore plus vrai aujourd'hui, car il n'existe pas, ou peu, d'autres GT de cette époque, offrant un tel niveau de luxe et de performances pour seulement 70 000 F en échange d'un exemplaire en bel état !

Néanmoins, le qualificatif Sport imprudemment prêté à cette Lele était tout à fait usurpé. Cette volumineuse GT aux réactions un peu paresseuses était taillée pour le voyage au long cours, mais elle était bien trop pataude pour procurer du plaisir sur des routes de rallyes. Spacieuse et confortable, offrant un rapport prix performances intéressant dans sa catégorie, elle invitait davantage à rouler qu'à rêver...

Un grand merci aux sympathiques propriétaires de cette Iso Lele Sport, Jean-François Canet et Bertrand Ostio, qui se passionnent aussi pour les Facel.



La Lele n'oublie pas ses passagers arrière et leur réserve un accès aisé.



LES GRANDES DATES DE L'ISO LELE

L'Iso Lele a connu une carrière éphémère qui prend racine quelques années auparavant lorsque Renzo Rivolta, alors fabricant de réfrigérateurs, se lance dans l'automobile en 1953 avec la voiturette Isetta, avant de se tourner vers les GT...

■ **1962** : Sous la marque Iso est présentée à Turin la Rivolta, coupé 4 places à moteur V8 5,3 l Chevrolet (300 ch).

■ **1963** : Apparition d'un coupé sportif 2 places, la Grifo (406 ch). Le modèle sera produit jusqu'à 1974, avec diverses motorisations.

■ **1967** : Présentation de la berline Fidia au salon de Paris (304 ou 355 ch selon version).

■ **1969** : Apparition de la Lele au salon de New York. Ce coupé 4 places remplace la Rivolta (moteur Chevrolet).

■ **1972** : Le bloc Chevrolet fait place au Ford Cobra-Jet de 5 762 cm³ (325 ch).

■ **1973** : Iso Rivolta rachète avec Marlboro l'écurie de F1 Politoys. Une Lele série spéciale "Marlboro" (360 ch) apparaît au salon de Genève, reconnaissable à ses spoilers et ailerons. La version prend ensuite la dénomination "Sport". Suite à la crise mondiale, Renzo Rivolta cède sa société à un holding américain qui cesse la production en 1974.



La Rivolta n'avait rien à envier aux autres haut de gamme de l'époque, sinon une mécanique plus banale.



Avec sa belle "gueule", la Grifo était le modèle le plus sportif de la gamme Iso.



La luxueuse berline Fidia s'attaquait à un marché plutôt délaissé par les constructeurs italiens.



Les premières Lele étaient dotées d'un V8 Chevrolet de 5,3 l (300 ch).

CLUB D'AUTOS ET MOTOS D'ÉPOQUE

(C.A.M.E.)

Une fois n'est pas coutume, nous avons décidé ce mois-ci de passer à la loupe un club régional "parisien"... Particularité ? Ici, ce sont les rapports humains qui passent au premier plan...



Par Xavier Audiau / Photos C.A.M.E.

Plus que le nombre ou la qualité des autos, c'est la motivation de chacun qui compte...

Crée il y a une dizaine d'années, le Club des Autos et Motos d'Epoque (C.A.M.E.) s'est notamment rendu célèbre pour son Trophée des Camères, où chacun pouvait à loisir "tourner" sur une piste le temps d'un week-end. Aujourd'hui présidée par Guy Duperche, l'association continue d'innover pour le plus grand plaisir de tous, public compris...

C'est ton destin !

C'est d'ailleurs malgré lui que l'actuel président s'est retrouvé à la tête de l'association : « Je ne voulais pas m'en occuper car je sais ce que cela représente en temps et énergie mais comme personne ne voulait prendre la place, j'ai fini par céder ! » Il n'empêche notre homme a tout de suite mis les points sur les "i" : « Je ne veux pas tout faire, chacun a son rôle à jouer. Les adhérents ne sont pas des pions et c'est la raison pour laquelle je leur dis souvent que ce n'est

Calendrier

A l'heure où nous imprimons, le calendrier des sorties 96 du C.A.M.E. sera pratiquement bouclé. A noter toutefois courant septembre la participation aux Remparts d'Angoulême, un déjeuner à bord d'une péniche à Briare ainsi que l'assemblée générale au mois de décembre, date à laquelle le calendrier 97 des manifestations devrait voir le jour.

pas mon club mais le leur, donc à eux de s'investir ! » Ainsi, leur nombre (40) et le type de véhicules (plus de 60, de l'ancêtre à la réplique de Seven avec une majorité d'autos des années 50 et 60) importent peu : « Être 80 ou 100 ne m'intéresse pas. J'attache davantage d'importance à la personne. Si elle est

sympa, on veut bien d'elle ! Nous recherchons avant tout à former une bande de copains. Être au C.A.M.E., ça se mérite ! » Voilà pour la philosophie...

Pluralité

On retrouve cet état d'esprit dans le fonctionnement du club. Pas de bulletin d'information mais une réunion suivie d'un "pot" chaque 1er jeudi du mois où chacun peut s'exprimer. C'est aussi l'occasion de rappeler les dates et lieux de sorties de la région organisées par d'autres associations. L'information peut aussi se trouver au nouveau local du club où se tient à disposition l'ensemble de la presse spécialisée.

En dehors des rendez-vous incontournables comme l'Age d'Or, plusieurs rallyes touristico-culturels dans l'année ont lieu. Grande nouveauté depuis 1995, le C.A.M.E. organise un vide-garage intitulé "Autopuces". C'est ainsi qu'en juin dernier une exposition gratuite réunissant près de 150 anciennes, une bourse d'échanges et un défilé avaient lieu à Boutigny-sur-Essonne avec, fin du fin, une tombola qui permettait de gagner... une Renault Dauphine !

Une gestion béton

Mais comment font-ils avec seulement 40 adhérents et une cotisation à 150 F ? « Tout d'abord, je tiens à ce que chaque bénéfice soit entièrement redistribué aux adhérents. Ces derniers peuvent accé-

der par exemple aux sorties et bénéficier de repas (gargantuesques, Ndlr !) pour des sommes très correctes, le rêve étant d'organiser une sortie 100% gratuite, essence comprise ! » Pour cela on dévoile des trésors d'ingéniosité : tombola, vente d'objets à l'effigie du club mais aussi sponsoring et demandes de subventions auprès des municipalités... jusqu'au conseil général !

On l'aura compris, c'est la somme des motivations de chacun qui permet au club de fonctionner à pleine charge. Autre exemple ? Un petit fourgon Renault aux couleurs du C.A.M.E. vient d'être restauré... dans l'intérêt général ! ●

Fiche signalétique

Club d'autos et motos d'époque, Mairie de Boissy-le-Cutté, 91590 Boissy-le-Cutté. Correspondance : C.A.M.E., 32, boulevard des Alliés, 91720 Maisse, tél. (1) 64 99 55 93, fax (1) 64 99 35 27.

Bureau : Président, Guy Duperche ; Vice-président, Christian Guilloux ; Secrétaire, Jean-Claude Lacueille ; Secrétaire adjoint, Christian Bomat ; Trésorière, Danièle Meunier ; Trésorier adjoint, Paul-Jean Cassu.

Cotisation annuelle : 150 F.

Zone de recrutement : Essonne, Loiret, Seine-et-Marne.



Le petit Renault aux couleurs du club est l'un des projets réalisés. Bravo !