€ 1,50

6° année, N° 16 Jui/Aoû/Sep 2006

Ciao!

Magazine trimestriel du: Lambretta club BELGIUM www.lambretta.be

Résumé de l'Euro Lambretta 2006 Issoire

Dans ce numéro:

Editorial	3
Achat d'un LI 150 S3	4 & 5
Résumé de Euro-Lambretta 2006	6 & 7
Mt Ventoux	8 & 10
Events & Clubshop	9
Milano-Taranto	11

Milano - Taranto

Ook verkrijgbaar in het Nederlands

Lambretta
watches

2ND GENERATION LAMBRETTAS

VISIT OUR WEBSITE TO SEE THE COMPLETE 2006 COLLCTION

WWW.LAMBRETTAWATCHES.COM

Ciao!
Le magazine d'information du Lambretta Club Belgium.
Ciao! est un magazine qui paraît trimestriellement en version française et néerlandaise. Tous les membres, les sponsors et les clubs internationaux reçoivent un exemplaire papier. Les non membres peuvent acheter un exemplaire ou consulter la version électronique sur le site Web du club

Conseil d'administration:

Président:
Kurt Lingier
Pinksterbloemstraat 1
B-8470 Gistel
+32 (0)495 246786
kurt@lambretta.be

Secrétaire/Trésorier:
Christophe De Mil
Holandstraat 3 B-9681 Nukerke
+32 (0)494 560918
christophe@lambretta.be

Relations Public/traductions Fr:
Sam Bellomo
rue Malgarny 74 B-4420 Tilleur
+32 (0)485 582815
sam@lambretta.be

N° de compte: 979-6161146-02
IBAN BE32 9796 1611 4602
BIC ARSPBE22
Pour votre publicité dans ce magazine, contacter Sam Bellomo. Tarifs avantageux pour clubs et a.s.b.l.. Les membres ont droit à une petite annonce gratuite.
Lambretta Club Belgium ne peut pas être tenu responsable pour le contenu de cette publication. La reproduction intégrale ou en partie de ce magazine est autorisée uniquement moyennant l'approbation par écrit de l'éditeur.

Éditorial

L'été,
Une petite brise, un ciel radieux et la Lambretta. Que demande le peuple?! (peut-être un été toute l'année). Dernièrement, j'étais chez mes beaux-parents et soudain j'entends dans le lointain le son bien caractéristique d'une vieille moto.
Je vais rapidement vers la route et j'aperçois au loin que ce n'était pas une vieille moto mais un scooter Zündapp Bella superbement restauré.
Tiens, je me dis, je ne suis apparemment pas le seul dans le village qui s'occupe de veux scooters. Le conducteur ne m'a pas vu et je ne le connait pas. Beaucoup questions et malheureusement pas de réponses.
Trois jours plus tard entends à nouveau ce bruit de scooter, mais dans la rue où j'habite. Je me dirige rapidement vers la rue et je le vois arriver dans le lointain vers moi. Je me mets en travers de la route, et le scooter s'arête.
En discutant ave le propriétaire, il semble que celui-ci habite deux rues plus loin que chez moi! Il a trouvé ce scooter dans la maison d'un oncle défunt de sa femme.
Avec d'autres choses il était prêt à être embarqué pour le ferrailleur. Mais quelque chose en lui l'en a empêché et il a décidé de le restaurer. Deux ans et demi d'effort plus tard, le morceau de ferraille s'est transformé en perle.
Ainsi, d'une part on trouve par ci, par là encore quelques beaux scooters sous de la poussière accumulée au fil du temps et d'autre part, il ne faut parfois pas chercher trop loin pour trouver un passionné.
Bonnes vacances et bonnes ballades.

CHRISTOPHE DEMIL

L' achat d'un Lambretta LI 150 série 3.

Une rêve d'enfant se concrétise.

Dans notre magazine nr.5 d'avril 2005, j'évoquai les souvenirs du temps où mon père était distributeur Lambretta des années 1955 à 1965.

JOS VERHEYEN

Je n'ai jamais perdu espoir de posséder un jour un Lambretta, et plus encore durant la vie de mon père ce qui n'a malheureusement pas été le cas. Il est décédé il y a deux ans à l'âge de 87 ans, ce qui signifie encore un témoin de moins de la fabuleuse épopée Lambretta.
Ma préférence va au Lambretta 150 LI, III ième série de 1962, avec panneaux bleu-turquoise et ceci malgré le fait que des moteurs plus puissants sont disponibles avec frein à disque etc..
La raison se trouve dans ma jeunesse. C'est ce modèle que j'ai vu dans sa livrée originale ce qui est pour moi, la plus belle des chose. Je ne suis pas fan des Lambretta dont les moteurs sont totalement retravaillés, la carrosserie gravé et peinte magnifiquement, avec de superbes et extrêmement rares accessoire dessus, comme on peut les voir dans les magazines sanglais. Néanmoins j'ai beaucoup d'admiration pour le résultat!

l'affaire de leur vie

Un an plus tard, dans notre numéro 15, d'avril 2006, Christophe écrit, comme toujours, encourageant et de manière enthousiaste, cela "les pneus de notre Lambretta (quelle belle expression !) regonflés et d'autres envisagent l'achat de leur vie…n'est ce pas Jos"! Hasard ou pas… je ne crois pas au hasard donc... Toujours est-il que, à ce moment là (25 mars 2006), j'ai effectivement acheté un Lambretta!
Tout le monde sait que cela ne cours pas les rues. Trouve un scooter en aussi beau (parfait) état autant mécaniquement qu'esthétiquement et pour un montant raisonnable relève de la chance!
Quel ne fut pas mon étonnement lorsque je vit le LI IIIième série dans ma couleur favorite et à mon estime très joli et dans un état parfait!
En premier j'ai informé Sam Bellomo via e-mail. Ce fut une causette agréable. Je lui ai fais part de ma joie grand et lui ai raconté que je voulais sans cesse rester auprès de la Lambretta. Sam m'a assuré qu'il connaissait ce sentiment et que une fois que l'on est touché par le virus Lambretta,on en reste (sainement certes) mais malade toute la vie! Tout ceci pour vous dire que je crois que tous les membres se reconnaîtront dans cette histoire. Dans son mail, Sam m'envoyait également un agrandissement de son 150LD 1957 brillamment restauré mais également de son TV175 amochée, son projet de restauration pour l'hiver prochain.
Si j'ai d'abord contacté Sam c'est juste parce que j'ai beaucoup d'estime pour lui après avoir lu la description de sa restauration dans `Ciao !'. Les problèmes et déceptions n'ont pas eu raison de lui! Il a persévéré et le résultat est magnifique!. J'ai d'autant plus d'estime pour lui car techniquement je ne suis pas très fort. Lors des restaurations de Christophe et de Kurt, j'ai eu l'impression que tout cela était beaucoup plus simple et

Resto Lambretta Special '66 3° partie

Les plus attentifs d'entres vous l'auront sans doute remarqué. Contrairement à ce qui avait été annoncé dans le Ciao! précédent, pas de trace de la troisième partie de l'article concernant la restauration du Lambretta Special. Nous avons décidé de postposer cet article car nous avons reçu beaucoup de textes de nos membres cette fois-ci.
Petite rappel, vous pouvez toujours nous transmettre un petite texte, une anecdote, votre expérience avec tel ou tel pièce faire la publicité pour une ballade ou une bourse…envoyez nous vos textes et photos à: info@lambretta.be Merci, Kurt. ■

que le résultat était normal. Ne soyez pas fâché les garçons, je me doute bien maintenant que ces restos vous auront coûté beaucoup d'efforts aussi!

Conseils pratiques

Pour terminer mon article je me permet de partager avec vous une série de conseils que l'ancien propriétaire vu son expérience a pu me donner. Entre parenthèses, la rencontre avec cette famille et l'achat de notre Lambretta a même donné lieu a une superbe amitié entre nos deux familles. Ma gratitude envers eux me fait même dire à qu'il s'agit de NOTRE Lambretta, ce qui leur a fait particulièrement plaisir. Car il est presque le père adoptif de ce Lambretta qui en a fait ce qu'il est aujourd'hui (il a consacré tout son temps libre pendant 14 à la restauration de ce Lambretta)!
Il s'agit donc un LI 150 III ième série de 1962.
Le degré thermique correct de bougie est très important et il m'a conseillé pour cette raison: une NGK-B7ES.
Distance des électrodes 0,5 mm pour obtenir le meilleur résultat.
huile de moteur recommandé: Motul Transoil SAE W30 - quantité +/- 0,6 litre.
Mélange carburant + huile 2T est très important pour la conservation du moteur. Ainsi on obtient toujours la même lubrification augmente la longévité de vie du moteur et on peut en jouir sans devoir y bricoler. Le dosage qu'il préconise est de 1/25. Donc, 1 litre d'huile pour 25 litres d'essence. Pour plus de facilité, on peut diluer 200ml d'huile pour 5 litres d'essence.
L'essence: euro super 95. (ndlr. 98 pour moteurs haut compression)
Il y a quelques milliers de km tout les roulements, bourrages joints, câbles et embrayage ont été remplacé. Ce dernier a été à nouveau remplacé récemment afin de ne pas avoir de problèmes pendant la bonne saison. Lors de changement de câbles, prévoir suffisamment de graisse pour garantir un bon fonctionnement.
Je souhaite à tous nos membres que leur rêve d'enfant se réalise un jour, tout comme le mien, et qu'il puissent vivre les mêmes expériences que je vis en ce moment.
Si j'ai pu dire des bêtises, je serai heureux que vous m'en informiez par e-mail :
huize.kleengedichtje53@ skynet.be
A la prochaine! ■

une belle combinaison de couleurs pour ce Li 150 série III produit de 62 à 67

My first Euro-Lambretta....2-3-4 juni

Euro Lambretta Issoire 2006

L'année passé c'est sans moi que les membres du LCB ont assisté à l'Euro-Lambretta en Autriche … J'étais à l'étranger pour le boulot!

SAM BELLOMO

Une semaine plus tard j'ai vu les photos magnifique et entendu les commentaires positifs et j'ai demandé et obtenu presque un an à l'avance la semaine de congé entre le 31 mai et le 7 juin 2006. Après le long hiver, j'ai commencé à chauffer le LD pour l'Euro-Lambretta.
Le 31 mai 2006. Il était environ 10h et je terminais mon café dans la cuisine lorsque Erwin arrive. Mon coeur commence à battre, l'aventure commence!
Une vingtaine de minutes plus tard et après avoir chargé toutes les bagages et les deux Lammys il restait encore le temps pour un café.
Vers 11h, nous sommes partis: direction Paris pour notre premier halte. Au lieu de prendre la route classique (Paris via Mons) nous sommes partis vers Bouillon et nous avons traversé la Champagne (déçu de ne pas avoir vu beaucoup de vignobles) et quel ne fut pas notre surprise lorsque nous apercevions un derrick au beau milieu de champs de blés! Quelques centaines de mètres plus loin, un panneau d'info nous confirmait qu'il s'agissait bien d'un champs de pétrole!

Les Champs-Elysées

J'avais jamais été à Paris et donc nous avons décidé de faire un sightseeing tour de la ville en voiture et à pied. Vers 15h30, nous étions au beau milieu de la ville et dans les embouteillages. Avec Erwin comme guide, j'ai vu les monuments les plus importants de Paris comme la tour Eiffel; l'Arc de triomphe; Notre-Dame; le Louvres et bien-sûr les Champs-Elysées. Nous avons garé la camionnette dans une rue perpendiculaire aux Champs et à partir de la concorde nous avons parcouru la célèbre avenue jusqu'au pied de l'arc de triomphe. Nous nous sommes arrête e.a. dans des vitrines de Renault, Mercedes, Peugeot. Les plus vieux modèles, les prototypes, F1 voitures… Comme le chante Joe Dassin: "il y a tout ce que vous voulez aux Champs-Elysées"! Une visite «à Planet Hollywood » pour terminer cet après -midi bien chargée et nous reprenions le "périph" pour visiter le nouveau quartier d'affaire «La Défense» et nous diriger vers le sud en direction de Clermont-Ferrand.
Vers 21h, nous sommes arrivés à Orléans où nous avons décidé de passer la nuit. A peine arrivé à l'hôtel formule 1 que nous apercevions deux camionnetes de «Cambridge Lambretta». En allant manger en ville, nous avons rencontré un anglais qui "en tenait une bonne". Il revenait du centre avec sa femme et nous disait qu'il avait perdu de vue des copains qui suivaient en Lambretta.
Après le repas, nous avons visité le centre ville. Orléans, ville de Jeanne d' Arc vaut le détour, surtout si vous allez dans le sud! Au petit matin, nous avons repris notre route avec comme destination

Unique, 3x TV175 série 1 en ligne.

finale Issoire. Mais auparavant il y encore un étape ; Clermont-Ferrand et le « Puy-De-Dôme. Aussi, après Orléans les paysages commençaient à changer. Nous roulions vers le massif central, le début de la région volcanique d'Auvergne. A 60 km de Clermont-Ferrand on apercevais déjà le Puy-De-Dôme. Au dernier péage avant « Clermont-Ferrand » une camionnette anglaise chargé de Lambrettas se trouvait dans la file à côté de nous. En attendant de passer, nous avons fait connaissance avec nos collègues britanniques. Une heure plus tard nous étions au pied du Puy-De-Dôme. Il nous restait encore à gravir les 1465 m de ce volcan endormi. Du dôme on a une vue magnifique. Partout autour de ce massif on aperçoit forêts, terrains agricoles avec par ci, par là des petites maisons isolées ou des villages. On a également vue sur Clermont-Ferrand qui se trouve malgré tout à une petite dizaine de km du Puy-De-Dôme. De là-haut, les maisons, voitures, forets paraissent être un décor de train miniature comme ceux avec lesquels nous jouions lorsque nous étions enfants.

Pierres volcaniques

Juste quand nous partions faire le tour du centre météorologique nous entendions grondement connus ... et soudain 3 Lambrettas arrivaient en bout de côte! Trois anglais qui sont allé à l'Euro-Lambretta en roulant et qui comme nous trouvaient qu'une visite à ce volcan éteint valait la peine. Avec 3 degrés seulement, nous avions bien froid là-haut. Après une demi-heure passée à plus de 1400 m d'altitude nous reprenions la route ne direction de Clermont-Ferrand. Après le déjeuner, nous avons visité la cathédrale et le centre ville. L'église est vaut la peine d'être visité ne fut-ce pour la couleur noire des pierres volcaniques dans laquelle cette église est bâtie. Vers 15h30 nous entamions notre dernière étape qui allait nous conduire à Issoire où nous sommes arrivé vers 16h45. Après l'inscription et le paiement de l'emplacement de tente pour la nuit, nous avons commencé monter notre campement. Après une demi-heure nous étions prêt et notre ami Christian et sa femme arrivaient. Ce soir-là, il faisait calme dans le camping ; la majorité des 250 anglais devaient encore arriver.

Après une nuit froide et pluvieuse, le programme officiel de l'Euro-Lambretta débutait avec accueil des participants et goodie-bag, t-shirt, bannière Euro-Lambretta, porte-clés LCF et un plan de ville d'Issoire. Début d'après-midi rien de prévu et donc nous avons décidé de faire dans un repérage dans les alentours d'Issoire. Erwin, Christian, Nicole et moi sommes parti pour une petite ballade et avons mangé dans petite village typique où nous avons savouré un repas délicieux pour un prix tellement démocratique que tout le monde à table pensait que le restaurateur avait oublié de compter le vin! Vers 3 heure le LCF organisait une bourse sur le parking à l'extérieur du camping nous sommes retourné à notre aise vers Issoire ou le président et sa famille arrivaient. Il était temps; à 16 h débutait la réunion des présidents; où tous les présidents des Lambretta clubs nationaux débattent de la politique générale et déterminent le calendrier des Euro-Lambretta à venir. A 18h, après un court trajet, nous écoutions les speech des politiciens locaux. Dans la foule, beaucoup de curieux qui admiraient les +/- 350 Lambrettas présentes sur les deux places au marché . Après les speech, la délégation belge s'est retrouvé au restaurant pour un début de soirée sympathique. Le soir venu, il y avait un concert à côté du camping donc pas question d'aller se coucher tôt! Ce soir-là, Erwin et moi avons mis l'ambiance chez Stoffi's avec les Écossais, les Allemands, autrichiens et espagnols jusqu'au bout de la nuit... Le samedi matin, le réveil fut dur debout à 9h pour le petit-déjeuner et à 10h départ de la ballade tant attendue. Vers 10h30, la colonne de Lambretta de 2,5 km de long se met en route. Une ballade de 85 km le long de petits villages pittoresques, collines verdoyantes...cette ballade constitue un des points forts de cet Euro-Lambretta Jamboree.

Le dîner de gala lui aussi très attendu s'est terminé en mineur. La salle où se déroulait cette soirée se trouvait à 1 km du camping! Le LCF interdisait de s'y rendre en scooter. Soit en automobile, soit à pied! Sur les tables, un verre de vin par personne dans un petit

(Suite en page 9)

En prolongement de l'Euro-Lambretta.

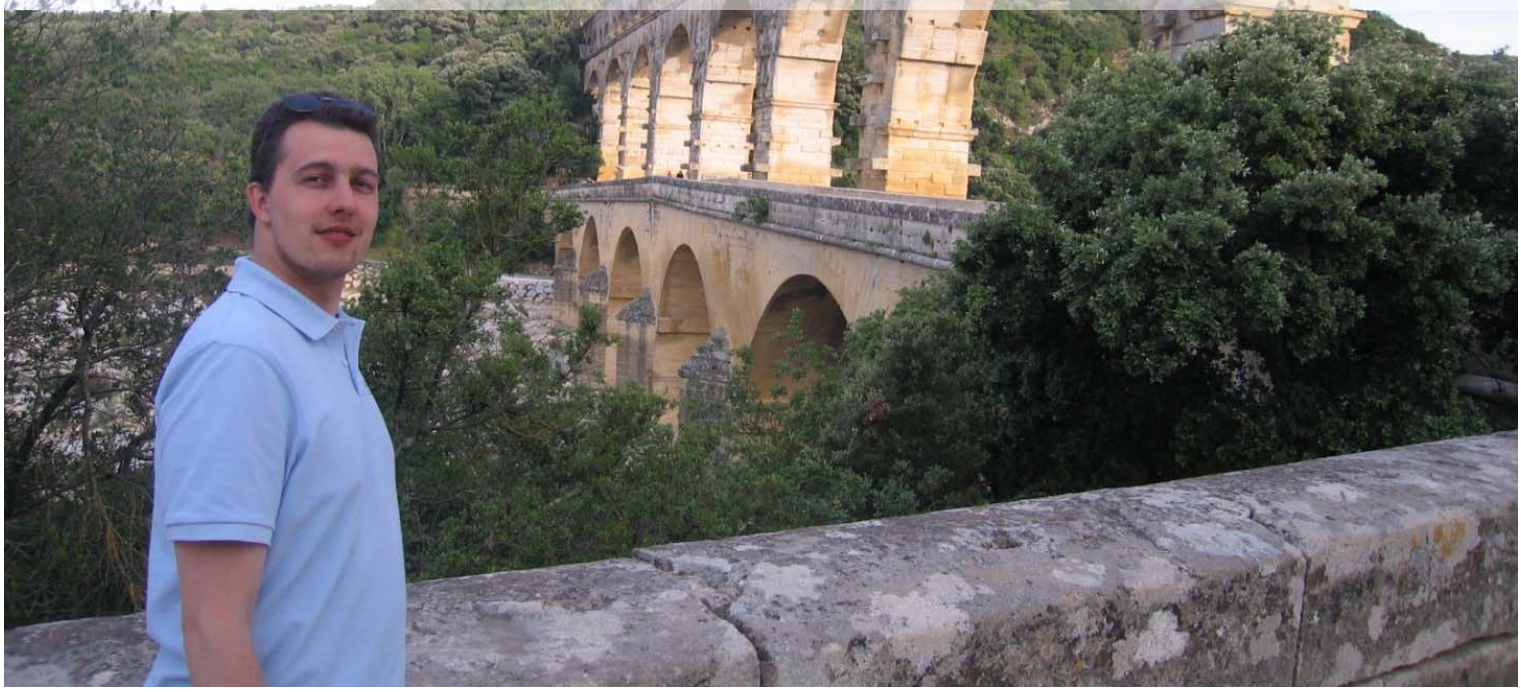
Le Mont Ventoux et les environs

Tente remballée, les bagages chargées dans la camionnette et c'est la fin de l' Euro-Lambretta 2006. Comme nous étions déjà au milieu de la France Sam et moi nous sommes mis en route direction sud.

ERWIN

Auparavant, nous avions obtenu l'approbation des femmes… (parce que ce qui est important, c'est la paix dans les ménage)
Premier site sur la liste, le nouveau pont au dessus de la vallée du Tarn, le pont haubané de Millau. Impressionnant de loin mais encore plus impressionnant lorsque l'on roule dessus à plus de trois cent mètres de haut. Si vous passez dans le coin, nous vous recommandons de quitter l'autoroute pour admirer ce monument du génie civil. Dans la ville de Millau nous avons fait un arrêt ravitaillement avant de découvrir les gorges du Tarn avec 1 kg de cerises achetées sur le bord de la route comme accompagnement. Les gorges du Tarn sont certainement un des endroits de France les plus joli et les plus sauvage qui existe. Quelques 50km plus loin, nous quittons cette vallée majestueuse pour poursuivre notre randonnée. Les ponts restent notre fil conducteur lors de cette journée. Quelques heures notre point ralliement suivant est le vieux pont romain, Le pont du Gard, à deux pas de Remoulins. Grandiose ce que ces romains ont pu bâtir il y a 2000 ans; acheminer de l'eau sur plusieurs dizaines de km et tout ça pour approvisier en eau une fontaine d'eau à Nîmes. Sur le pont d' Avignon… tout le monde connaît cette chanson, nous aussi bien sur et donc direction Avignon. Après avoir trouvé un endroit pour passer la nuit, nous sommes allez admirer le palais des papes. Superbe et grandeur sont les maitres-mots qui qualifient cette cité pontificale fortifiée.
Après un bon petit déjeuner complet (déguster du vin à jeu est déconseillé) nous nous dirigions vers un domaine afin d'y goûter la production locale...
En route vers la dégustation alors, le long des rives du Rhône et à Châteauneuf-du-Pape encore!
On a commencé avec le blanc puis on a goûté le rouge avant de terminer par ... l'huile d'olive! Quelques des dizaines de cartons embarqués dans la camionnette et il était temps de nous trouver une nouvelle cible... un bonne excuse pour sortir les scooters qui n'avaient pas roulé depuis un jour.
Dans le lointain, un géant nous barrait la route, il s'appelle le Mont Ventoux. Dominant toute la région et donc impossible de ne pas le voir celui-là!. De Carpentras avec ses champs d'olives et cerisiers nous nous dirigions avons pris la direction de Bédoin. Normalement, on entre dans le village par la gauche avant de tourner der-

(Suite en page 10)



Clubshop

Pour commander, envoyer un mail à clubshop@lambretta.be en spécifiant la commande le nombre et la taille. N'oubliez pas de mentionner vos coordonnées afin que nous puissions vous envoyer la commande. Dès réception du paiement, nous vous enverrons votre commande. Le numéro de compte du club est le 979-6161146-02

T-Shirt	**Bic**	**Stickers L**	**Stickers S**	**Legshield Banner**
100% coton 150gr/ m² pré-lavé M/L/XL/XXL	Beau bic à encre bleu avec logo du LCB	6 autocollants LCB pré-découpé	24 petits autocollants Lambretta Club Belgium	Textile de haute qualité et imperméable avec 2 sangles de serrage
185gr.	10gr.	15gr.	15gr.	85gr.
€ 9/7 LCB membres	€ 1	€ 1	€ 1	€ 18/15 LCB membres

Envoi prior par la poste: Belgique jusqu'à 100gr: € 1,04 -350gr.: € 1,56 - 1kg: € 2,60
Europe jusqu'à 100gr.€ 2.10 - 350gr: € 4,90 -1kg: € 9,10 (Recommandé = + € 4,30)

Events

Les événements sont ajouté gratuitement en nous envoyant un mail. Le club ne peut pas être tenu responsable pour les infos publiées.

30 jui 06	**LCB Huy-Durbuy-Huy**, départ @ Huy (fort de Huy) info: sam@lambretta.be
4-6 aoû 06	Oysterbank Run 2006 Speedboys SC Speelmansplaten Tholen www.speedboys.be
15-17 sep 06	Liège Scooterist Tribe Castle Run #2 Ch. De Tilff www.weeked-sauvage.be.tf
1 oct 06	**2° Ballade des Vallées Namuroises:** départ 9h45 Château Franc-Waret E42 exit 10a
4-5 nov 06	23° Bourse & expo Roeselare Fabriekspand www.veteraanmotorenhoutland.be

(Suite de page 7)

verre souvenir (+/-15 cl) le vin était tout simplement mauvais et les personnes qui tentaient de rentrer avec leur propre boisson ont été refoulés par le brasseur qui comptait bien vendre ses produits! Le menu n'était pas fameux non plus. Par exemple, me plateau de fromage se résumait à ...une tranche de fromage et une (1) feuille de roquette! Dans le pays du vin et du fromage on s'attendait à mieux et il me semble normal d'être déçu d'un tel repas non? Pour l'animation, il y avait au programme de la musique et des danses traditionnelles. Je n'ai rien contre un peu de folklore mais l'accordéon toute la soirée et pas de possibilité de danser sur de la musique un peu plus entraînante après le repas ont eu raison de l'ambiance: Certains sont retournés au camping, d' autres sont allés goûter à l'ambiance dans le centre ville. Le dimanche matin, après le petit-déjeuner il était déjà le temps de lever le camp. Le drapeau belge rangé jusqu'à l'an prochain à Neckarsulm (à Stuttgart) où NSU a construit les Lambrettas sous licence pour l'Allemagne. Il me reste à remercier Erwin pour tout ces bons moments passés ensemble! Mon premier Euro-Lambretta me laisse un souvenir impérissable et j'y ai prit gout. Erwin et moi vous donnons dores et déjà rendez-vous en Allemagne pour représenter nos couleurs nationales et vous invite toutes et tous à venir avec nous! A l'an prochain ! ■

(Suite de page 8)
rière le café avant de commence la vraie montée (demandez à n'importe quel cycliste, il vous le dira) mais en raison du jour de marché, nous avons été contraint de faire un petit détour de la bourgade au sein et pour le coin derrière le café le véritable travail commence là. Le début de la côte infernale de 22 km de long avant d'atteindre le sommet.
Les premiers kilomètres sont assez facile, le géant reste assez éloigné et le pourcentage de côte n'est pas déjà trop élevé. Jouant avec l'accélérateur nous approchons la partie de la côte boisée. Heureusement il y a l'ombre suffisante pour que nous n'empoisonnions pas les nombreux cyclistes en sueur avec gaz d'échappements.

Rochers et pierres

Le soleil tape très fort. Soudain nous nous trouvons dans un autre décor, un paysage lunaire. Des rochers, des pierres, des rochers, les pierres, …. Le LI et le LD sont à l'aise, la deuxième vitesse paraît être le rapport le plus adéquat alterné avec une première exceptionnellement et la troisième sporadiquement pour le Li. Si nous avions concouru comme au tour de France j'aurai sûrement laissé Sam derrière moi avec de nombreuse minutes de retard mais pendant que montait vers le haut tranquillement, je faisais quelques haltes ci et là comme par exemple devant la statue de Simpson. Ce britannique qui est mort ici au cours du tour en 1967. Du vent et encore du vent, et nous arrivons enfin à la tour connue qui officie comme station météorologique et nous souhaite la bienvenue à 1912 mètres. En sueur et dégoulinant, les cyclistes se dés haltèrent après avoir vaincu ce monstre à vélo! Nous aussi, sommes heureux d'avoir rallié le sommet sans casse!. De là, nous avons profité d'un jour clair pour apercevoir les Alpes au lointain et déjà nous enfourchions nos montures pour regagner le bas . Pour la descente nous avons emprunté le côté nord. Les larges routes sinueuses rendent la descente plus facile que l'ascension. Juste sous le sommet nous avons garé les scooters devant une bande de terrain toujours couvert de neige pour immortaliser le moment!. Avec vitesse élevée modérée nous arrivions vers le village de Malaucène. Trop de monde, nous décidons de nous arrêter dans un village moins touristique - nous voilà repartir en direction de - nulle part. Un petit village pittoresque adossée à une colline sera choisi pour son charme. La vue magnifique sur la région et sur Ventoux que nous venions de dominer est époustouflante. La salade et le vin nous seront également d'excellente compagnie. Les deux scooters arriveront à la camionnette en réserve. Après les avoir chargé, il nous reste encore du temps encore pour charger encore quelques cartons de vin histoire de combler les trous entre nos bagages et les scoot nous revoilà donc chez ce viticulteur pour un second chargement. Plus d'argent après tout ça donc il est temps de reprendre la direction de la Belgique. Départ vers 18 heures et je déposait Sam à 4h du matin. On s'est bien amusé. Merci Sam pour ces belles journées ■

Sam s'était bien préparé à cette dégustation ; notez le guide hachette entre ses jambes.

Les préparatifs pour une très longue ballade...

Milano-Taranto

Des amis ont fait naître l'idée de participer au Milano-Taranto, ce rallye historique qui fait rêver bien des motards. Au plus les semaines passèrent au plus le projet se concrétisait.

MICHEL KEUSTERS

Traverser toute l'Italie à moto à travers la Toscane, la montagne et les beaux panoramas cela doit être merveilleux.
Le Milano-Taranto est à l'origine un rallye-moto qui s'est couru de 1937 à 1956. A cette époque il s'agissait d'une course d'endurance.
Il y a exactement 20 ans un club Italien (Moto Club Vétéran San Martino) a fait renaître ce rallye en en faisant plus une promenade qu'une course. Une promenade de 1800 km en 5 étapes. Le départ est le 9 juillet à minuit et l'arrivé à Taranto le 15 juillet.
Question pratique , il fallait prendre une décision ; participer avec ma Gillet 250cc ou avec ma Lambretta ! Le choix est tombé sur ma Lambretta car cela se déroule en Italie et donc la machine Italienne s'impose.

Comme mon petit 125 est assez lent et peu nerveux, j'ai pris la décision d'améliorer mon moteur car je ne veux pas être à la traine dans les montagnes.
J'ai donc potassé les sites internets traitant du sujet «tuning», j'ai téléphoné à gauche et à droite , je me suis renseigné un peu partout pour trouver le juste milieu entre toutes les possibilités proposées.
Rapidement , j'en ai éliminé la plupart pour garder une hésitation entre deux systèmes.

- en faire un 150cc par alésage.
- remplacer piston cylindre par un kit de conversion de 175cc. avec une boîte de vitesse d'un Li 150 et un carbu de 22.

Toutes les sources consultées déconseillaient l'alésage à 150cc car cela ne donne qu'un faible résultat.

Chez Lambrettafinder, Sam m'a proposé un moteur de Li150S, dont j'ai extrait les pignons de la boîte de vitesse.
Christian , de bon conseil, m' fourni le kit de conversion 175cc et le carburateur JETEX de 22.
(réclame non payée)

La transformation totale m'a pris 2 à 3 mois et le résultat est surprenant.
Dès les premiers essais, je sentais que la différance était remarquable. Je monte aisément à 70-80km/h. et en 3ieme et 4ieme quelle reprise!
Encore quelques réglages au carbu et un bon rodage et en route pour l'Italie dans 3 mois. ■

Position du nouveau carburateur Jetex, il est plus gros que l'ancien. La tige d'ouverture du robinet d'essence doit être légèrement rallongé pour tourner ce dernier de quelques degrés

***Ciao!* nr. 17 en Octobre:**

-Special '66 resto 3° partie
-Résumé 3° BLM
-Résumé Huy-Durbuy-Huy
-Résumé Milano-Taranto….

LINGIER COMPUTERS bvba
Zandvoordeschorredijkstr. 99
Industriezone 2 8400 Oostende - Belgium
Telefoon: +32 (0)59 80 82 01 Fax: +32 (0)59 70 81 77
info@lingiercomputers.be
www.lingiercomputers.be

Acer 3302WXMib € 950 (incl. VAT)

- INTEL Centrino 1,7Ghz
- 512KB DDR-RAM
- 80GB 5400tr/m harddisk, DVD+/-R(RW) DL
- Wired en Wirless Lan 54MBit
- 5 in 1 cardreader
- FireWire 4 x USB 2.0
- FaxModem 56K, Dock connector
- 14" TFT Wide Screen Res. 1280x800
- Windows XP Pro NL/FR/UK

PC Systems & Networking **1000m² ITC**
WorkGroup & Internet solutions
Consumer & Business **On-site Services**

SELEXION®
JA, ER ZIJN NOG VAKMANNEN