€ 1,50

9° jaargang, Nr.25 Okt/Nov/Dec 2008

Ciao!

Een 3 maandelijkse uitgave van: Lambretta club BELGIUM
www.lambretta.be

Reportage: Vrouwen & Scooters

J50 Deluxe Resto

Verslag voorbije LCB Events

5° LCB meet
St. Truiden 18/05
5° Vl. Ardennen 31/08
Mosselrit 14/09

In dit nummer:

Verslag LCB events 2008	2
Redactioneel	3
Reportage: Vrouwen & Scooters	4, 5 & 10
J50 Restauratie	6, 7 & 8
Events & Clubshop	9
LCB Lidgeld	11

Aussi disponible en Français

Jaar overzicht LCB events

18mei 5° LCB-meet St.-Truiden.
Met een leuke groep vertrokken we van op de grote markt in St.Truiden richting het golvende Haspengouw. De dagen voordien hadden de weergoden goed hun best gedaan maar het zonnetje zou ons gedurende de 80 km vergezellen. Helaas werd ik slachtoffer van de resten van de zondvloed die de voorbije dagen huisgehouden had . Voorwiel onderuit op een modderplek …gelukkig zonder veel kleerscheuren. Enkel mijn fototoestel kan het niet meer navertellen. Bochten , kleine wegen tussen de fruitbomen , open vlakten en vergezichten , het landschap veranderde snel. De bekende decors uit de populaire TV1-serie "Katarakt" werden door iedereen herkend. Een pauze op het stadsplein van Borgloon zorgde ervoor dat niet alleen de motor gesmeerd werd maar ook onze kelen.
Helaas sloeg het noodlot toe in de buurt van een prachtig kerkje … door een verkeerde beweging van een grote touringcar botste een Henkel achterop een Lambretta . Brokstukken vlogen in het rond . Gelukkig viel achteraf alles nog heel goed mee. De lichamelijke schade werd beperkt door een zere knie en wat schaafwonden , het materiële werd achteraf netjes geregeld door de verzekeringsmaatschappijen. Hierdoor werd wel het tempo in de groep gedrukt … De sfeer was er en beetje uit , terecht! Maar een plaatselijk biertje zorgde ervoor dat we toch met een glimlach afscheid konden nemen van het mooie Haspengouw.

31 augustus 5° Vlaamse Ardennen-rit
Voor de vijfde maal reeds had Christophe de organisatie van deze rit op zich genomen . Jammer dat een misverstand over de datum een andere scooterclub motiveerde om net op deze datum hun comeback te vieren … na meer dan tien jaar organiseerde de Flying Dutchmen ook een scootertreffen. Prachtige streek die eigenlijk niet meer hoeft voorgesteld te worden . Wie de "Ronde van Vlaanderen" volgt weet eigenlijk dat deze streek vol ligt met moeilijke, korte beklimmingen. Meestal bezaaid met vooroorlogse kasseistroken.
Hoe dan ook Christophe zorgt er toch ieder jaar voor dat we steeds wisselende parcours voor de wielen geschoven krijgen. Tussenstop in een kroeg waar de uitbater een plaatselijke attractie bleek te zijn. Achter iedere draai ontdekten wij weer een fraai stukje Vlaamse Ardennen. Een leuke afsluiter was de verbroedering met de "pink" Flying Dutchmen. De grote markt van Oudenaarde stond plots vol met oude scooters. Enkele pareltjes waaronder onze Lammy's, Henkels, Vespa's en ander oud-ijzerdingen zorgden voor een waar kijkstuk voor de mensen op de terrasjes aldaar. Op naar een 6° editie …

14september 1° Mosselrit Yerseke (NL)
Mosselen met friet mag dan wel een Belgische lekkernij zijn , maar voor de herkomst van de mossel kan je best in Yerzeke zijn. Michel had voor een aangename rit gezorgd. Met een 15-tal scooters doken wij het achterland van de Antwerpse haven binnen. Vanuit St.-Job-in't-Goor reden wij binnendoor naar Nederland. Vlak over de grens in een leuke, oude kroeg werd ervoor de eerste keer halt gehouden. Een Belgisch biertje en we konden weer verder. Het tempo lag lekker hoog zodat we even halt konden houden aan de boorden van de Schelde waar we een prachtig zicht hadden op de Antwerpse haven en de kerncentrale van Doel. Via een van de twee bruggen reden wij Zeeland binnen … we konden de mosselen reeds ruiken. Het stralend zonnetje nodigde ons uit om, beschut uit de wind, onze mosselen te consumeren op het terras waar we een prachtig zicht hadden op de haven van Yerseke. Jammer dat niet alle mosselen het nodig vonden om zich te openen … als straf mochten ze nog even op het vuur totdat ze zich overgaven aan onze honger. Dit werd smakelijk doorgespoeld met een lekkere witte wijn.
Ook jammer dat we afscheid moesten nemen van een Lambretta met problemen met het achterwiel … op eigen tempo terug naar Londerzeel. We hopen dat je veilig thuis geraakt bent. Weer vlogen de asfaltkilometers snel onder onze kleine wielen. Leuk om zo met een kleine groep te scheuren tussen de windmolens en de wijdse velden. Tussenstop in Kalmthout-Statie waar we bijna 140km op onze teller hadden staan. Volgend jaar zeker voor herhaling vatbaar. ■

Zie ook foto' s van deze ritten op pagina 11

Ciao!
Informatieblad van de Belgische Lambretta Club.
Ciao! wordt 3 maandelijks uitgeven in een Franstalige en Nederlandstalige versie. Alle leden, sponsors en internationale clubs ontvangen een gedrukt exemplaar. Niet leden kunnen een exemplaar aankopen of de elektronische versie raadplegen op de website.

Raad van bestuur:

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

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

Public Relations/FR translation:
Michel Keusters
Florent geverstraat 9
B-2650 Edegem
+32 (0)479 383432
michel.keusters@lambretta.be

Rekeningnr: 979-6161146-02
IBAN BE32 9796 1611 4602
BIC ARSPBE22
Voor publiciteit in dit blad contacteer Michel Keusters. Speciale tarieven voor clubs en vzw's. Leden hebben recht op een gratis zoekertje.
Lambretta Club Belgium kan niet verantwoordelijk gesteld worden voor de inhoud van deze publicatie. Overname van inhoud is enkel toegestaan mits schriftelijke goedkeuring.

Redactioneel

Beste vrienden en vriendinnen,

Telkens met het einde van de zomer, nouja zomer, is het einde van het LCB seizoen in zicht.
Vanuit de club mogen we terug blikken op een leuk jaar met een gevarieerd programma.
Verschillende ritten en meetings.
Een kort verslag met foto's mag je verder in jullie clubblad verwachten.
Daar waar een eind is, is ook meteen een begin. Een nieuw seizoen staat voor de deur.
Voor de vroege " boekers" is er terug een leuke verrassing weggelegd. Wat het is ???
Wel …… zoals ik al zei enkel voor de vroege boekers.
Tijdens de komende weken komt het bestuur samen om de agenda van 2009 vast te leggen. En onze vrienden kennende gaan we niet onderdoen voor 2008.

Veel leesplezier en suggesties zijn altijd welkom op info@lambretta.be ■

CHRISTOPHE DEMIL

Meisjes aan de macht:

Reportage: Scooters & Vrouwen

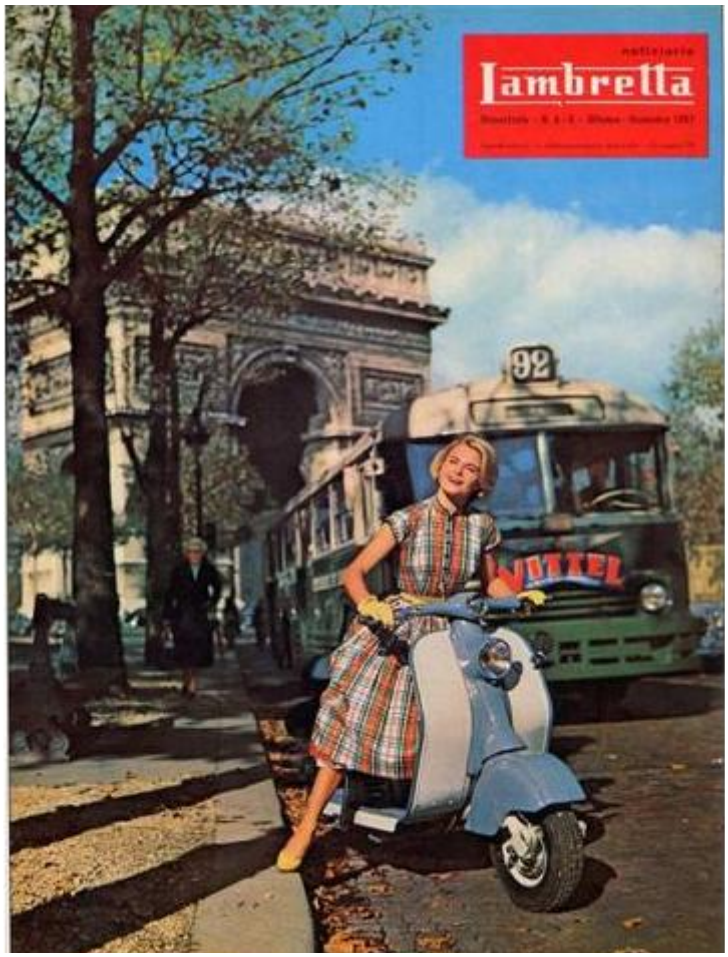
Scooters en vrouwen. Ze lijken niet zoveel met elkaar te maken te hebben, maar een eerste indruk kan bedrieglijk werken. Op het eerste zicht zijn het vooral mannen die het scooterwereldje domineren, maar wanneer je de ontstaansgeschiedenis van de moderne scooters even van naderbij bekijkt, dan merk je al snel dat vrouwen een belangrijke rol hebben gespeeld in deze evolutie.

ERWIN

Het begon al in het eerste decennium van de vorige eeuw , toen vrouwen in de scooter een ideaal emancipatiemiddel zagen. De vrouwelijke suffragettes maakten in die periode de Amerikaanse voetpaden onveilig op hun kleine, gemotoriseerde trotinettes, terwijl hun Britse lotgenoten ongeveer hetzelfde kunstje opvoerden aan boord van hun ABC Skootomotas. Maar er was meer nodig om vrouwen op de na-oorlogse scooters te krijgen. Pas toen Italiaanse diva's zoals Gina Lollobrigida en Anna Magnani met de scooter geassocieerd werden, kon deze sympathieke tweewieler zijn saaie, oubollige imago van zich afwerpen en wist hij de harten te veroveren. Je zou zelfs kunnen stellen dat scooters ontworpen werden met het oog op de vrouw. In de late veertiger jaren beschouwde men de scooter als een ideale hulp voor het gezin. Voor een tweedewagen was er bij de meeste gezinnen geen geld zodat de scooter de rol van "tweede wagen" moest overnemen. Ideaal om moeder de vrouw van vervoer te voorzien bij haar stoppingtochtje, terwijl vader met de wagen werken ging.

Scooters en mode

Vooral de Italiaanse scooterbouwers hielden rekening met de eisen van de vrouw bij hun ontwerpen. Toen Piaggio-designer Corradino d'Asconia de eerste Vespa bouwde, besloot hij de benzinetank te verplaatsen zodat deze niet meer tussen de benen van de rijd(st)er in zat. Op deze manier kon de vrouw rustig haar rokjes blijven dragen en toch in alle comfort met de scooter rondbollen. Maar daarbij bleef het niet. Aangezien heel wat modebewuste Italiaanse vrouwen zich tot de scooter aangetrokken voelden , maar geen afstand konden doen van schoenen met hoge hakken, besloot men om het schakelpedaal niet meer op voethoogte te monteren , maar op het stuur . Op deze manier werd de scooter weeral een stuk aantrekkelijker voor de moderne vrouw. Maar omdat het design van de scooters en de vrouwenmode uit diezelfde tijd nog steeds geen ideale



combinatie vormden, besloten de grote namen uit de mode-industrie hun kledijlijn af te stemmen op het scootergebruik. De steeds smaller wordende kleedjes en rokjes bijvoorbeeld, werden ontworpen om te voorkomen dat fladderende stukken ervan tussen de wielen kwamen te zitten.
Elegante schoenen met platte zolen werden dan weer ontworpen om het comfort aan boord van de scooter te verhogen, zodat de hoge hakken weer konden worden opgeborgen. Ook truien met een rolkraag stammen uit diezelfde periode. In combinatie met een licht sjaaltje , konden de geëmancipeerde vrouwen uit die tijd eindelijk naar hartelust op hun scooters rondscheuren, zonder meteen een verkoudheid op te doen. Dat ze daarbij nog modieus gekleed rondliepen was helemaal mooi meegenomen. Toch bleken vooral de broeken te profiteren van de alsmaar toenemende populariteit van de scooter bij de vrouwelijke bevolking.
Ze werden al snel een echte modetrend, aangezien zelfs de smallere rokjes niet bestand bleken te zijn tegen de krachten van de rijwind. Misschien wel een leuk zicht voor mannelijke voorbijgangers, een meisje op een scooter dat bijna verblind wordt door haar eigen rok , maar praktisch was het zeker niet . Om nog maar te zwijgen over het veiligheidsaspect. Ook de zonnebrilrage stamt uit die tijd.
Een zonnebril zorgde er niet alleen voor dat je er cool bijliep , ook een helder zicht was gegarandeerd.

Tegenstanders alom

Maar niet iedereen in het scooterwereldje zag deze veranderingen als positief nieuws. Sommige mannen hadden het al moeilijk met vrouwen die een broek droegen , laat staan dat ze op een scooter rondreden.
Ook al deden de constructeurs de nodige inspanningen om scooters zo aantrekkelijk en gebruiksvriendelijk mogelijk te maken voor vrouwen. Toch bleef de gespecialiseerde pers ze enkel in beeld brengen als duopassagier. Meestal ook in de relatief gevaarlijke amazonezithouding. In de tijd dat vrouwen een rok boven een broek verkozen, zat er niets anders op voor de vrouwelijke passagiers als ze achter op de scooter met manlief meewilden. In een accessoirecataloog van Vespa uit die tijd werden zelfs speciale Poltro-vespa zijzadels opgenomen om moeder achterop de scooter mee te kunnen nemen.
Maar dat vrouwen ook zelf met de scooter reden ,was niet aan de afbeeldingen in scooterbladen te zien …
Volgens cultuurhistoricus Dick Hebdige hadden ook de mannelijke Britse Mods dezelfde

visie op vrouwen en scooters. Mannen hoorden op de bestuurdersplaats te zitten en

(Vervolg op pagina 10)

Heropbouw van een 50cc Lambretta scooter uit 1969.

Junior 50 Deluxe Restauratie

Onlangs kwam ik in het bezit van J50 Deluxe uit ’69. Deze was volledige uit elkaar en niet helemaal compleet, een soort restant van een niet afgewerkt restauratie project.

KURT LINGIER

Daar er enkele stukken ontbraken ontfermde ik me ook over een tweede gelijkaardige project van J50 uit’66. Ook deze was volledig uit elkaar; eerste lak en ondanks de zwarte coating onderaan toch flink geroest maar nagenoeg compleet. Het plan was om van beide toch minstens één complete restauratie te kunnen realiseren.

Na wat studie en vergelijk werk bleken er toch behoorlijk wat verschillen te zijn tussen die 2 bouwjaren. Van de J50 Deluxe mankeerde ik het achterlicht, het zadel, de voornaaf met wiel, het materiaal bakje, de carburator, achterveer, silentblokken, zuiger en nog wat kleinere zaken. Maar voor de Junior reeks heeft Innocenti wel minstens 4 verschillende soorten achterlicht units gebruikt, die van de J50 ’65 pas niet op de Deluxe, ook het frame van de Deluxe is smaller en heeft niet meer het extra opzetstuk achteraan om het zadel te ondersteunen, dus ook het zadel en bakje is niet bruikbaar van de ’66. Verder is de J50 ’66 voorzien van 9inch wielen, terwijl de J50 Deluxe 10inch heeft. Zo zie je dat ik nog altijd enkele belangrijke stukken te kort kwam. Bij navraag leken de ontbrekende stukken verre van courant te zijn, maar na wat rondneuzen vond ik toch een Brit die nog wat resterende onderdelen had van een J125 afbraak. Na wat mails bleek dat hij nog een duo zadel had (een Deluxe heeft normaal een mono zadel maar die duo past ook op het frame), een 10” voornaaf met velg, een materiaalbakje en een achterveer.

Nogal wat publicitaire Lambretta Junior foto’s leken telkens ook bevallige dames te bevatten.

Eurotunnel

Een particuliere zending naar België leek al snel rond de £80 pond te draaien; dan kon ik ze evengoed zelf gaan ophalen, tijdens een daguitstap, zeker toen Eurotunnel dat moment voor € 32 een oversteek aanbood. De verkoper woont in Sussex dus dat viel nogal mee qua afstand en intussen heb ik de gelegenheid gehad om Hastings en Brighton te bezoeken die ik onderweg tegenkwam. Bij de afhaling merkte ik dat de verkoper ook nog de Silentblokken had, één van de weinige stukken die ik nog ontbrak en die bij weten nog altijd niet opnieuw geproduceerd worden. Ook deze silentblokken verschillen bij de oudere en recentere Junior modellen. Nu ontbreek ik nog het luchtfilter kapje en de achterlicht unit, twee onderdelen die

Alle speciale stukken klaar opgekuist en klaar om te verzinken, behalve de hendels, die bevatten niet magnetische stukken uit aluminium.

Let op de silentblokken van de '66

De achterpartij is zo'n 15mm smaller bij de Deluxe (rechts) tov. de Junior '66 (links). Let ook op het smaller beenscherm bij Deluxe.

ook verschillend zijn bij de '66 en Deluxe.
Het frame van de Deluxe was al gezandstraald geweest maar er was nog flink wat herstel werk aan te doen. Onder andere het spatbord achteraan was blijkbaar op redelijke brutale wijze wat ingekort, allicht toen het motorblok er niet zo gemakkelijk uitging bij de demontage! Ook het beenscherm vertoonde flink wat deuken en uitgescheurde boutgaten. Er leek ook nog flink wat laswerk aan te zijn
Nog andere verschillen die ik gaande weg ontdekte waren: een grote benzinetank op de Deluxe die niet past op het lagere '66 frame, de strips op de vloerplaat, de zijpanelen op de Deluxe hebben geen hendels meer maar hebben een veer aan de binnenzijde zoals de DL modellen, de motor van de Deluxe heeft een bevestigingspunt meer voor de uitlaat ter hoogte van het vliegwiel, door het gebruik van andere silentblokken is er ook een langere motoras en langere enginecones voorzien, ook de Dansi ontsteking had een ander nummer, ADL150V vs. ADL202V wat ook andere contactpunten en condensator betekent.

Onderdelen

Intussen had ik een lijst opgemaakt van de te vervangen onderdelen zoals alle rubbers en badges, kabels, elektriciteit boom, dichtin-

gen, oliedemper, … enkele jaren terug waren er voor de Junior modellen nog niet zoveel nieuwe onderdelen verkrijgbaar maar intussen is de situatie al flink verbeterd, vooral Casa Lambretta onderdelen maar ook enkele van SIL uit India met hun Sunny model zijn bruikbaar. Bij het bestellen komt het erop aan om goed uit te kijken voor welk Junior model de aangeboden onderdelen bestemd zijn. Meestal in het niet mogelijk om bij één leverancier alle gewenste onderdelen te vinden, dus om alles bij elkaar te krijgen ben je wel eventjes bezig.
Alle onderdelen werden klaar gemaakt om te zandstralen, dus dit betekent alles los maken tot de laatste bout, grondig inspecteren en alle schroefdraden en lager zittingen beschermen.
De metalen onderdelen en speciale bouten die niet zomaar te vervangen zijn werden opgekuist en aangeboden om te verzinken. Dit opkuisen met de stalen borstel van de tientallen bouten en moeren tot het kleinste veertje van de carburator vergt heel wat tijd en arbeid, maar na het verzinken zijn de onderdelen zo goed als nieuw. Dit verzinken is ook niet zo kostelijk, voor zo'n € 25 heb je een schoendoos vol met stukken gedaan.
Momenteel zijn de meeste te lakken onderdelen bij de carrosserie om ze, na de nodige voorbereidingswerken, van een nieuw laag verf te voorzien. In het volgende deel lees je meer over de heropbouw van deze Junior 50 Deluxe uit '69. ■

Het Britse topmodel Jean-Shrimpton op een J50 in 1967

Events

Events worden gratis in de lijst opgenomen, stuur een mail. LCB is niet verantwoordelijk voor de gepubliceerde gegevens.

7 dec 08	Ruibeurs Aarschot
13 dec 08	Rulbeurs oude motoren Ranst
7/8 feb 09	International Motorbike Jumble, Oktoberhallen Wieze, Thema Vespa 02/3810887 bema.bvba@telenet.be
6-8 maart 09	Custom Show 2009 Antwerp
16 may 09	**6° LCB Meet, @ Leopoldsburg, Dirty Devils Weekend**
3– 5 juli 09	Oysterboom Run 2008, Boom
23 aug 09	Rondrit voor 50 scooters uit de jaren ‘50 (pré 1960) markt Diksmuide vanaf 9h toysofthe50s@hotmail.com
30 aug 09	**6° Vlaamse Ardennen rit vertrek Spar Nukerke 13h**
20 sep 09	**2° Mosselrit**

Clubshop

Bestel: Stuur een mail naar clubshop@lambretta.be, geef je bestelling door, aantal en maat. Niet vergeten om bij je e-mail je naam en adres bij te voegen, om later de stukken per post te ontvangen. Van zodra het bedrag gestort is, mag je de bestelling verwachten. Het rekeningnummer is 979-6161146-02

T-Shirt	Balpen	Stickers A4	Patches	Legshield Banner
100% katoen 150gr/ m² pre-washed size: L/XL/XXL	Mooie balpen, blauwe inkt, LCB logo	Lambretta Club Belgium stickers 6 of 24/A4	Geborduurde patches: Club of Shield	Weersbestendige hoge kwaliteit textiel met 2 span riempjes
185gr.	10gr.	15gr.	Club 90x21 **€ 4** Shield 80x38 **€ 5** 15gr.	85gr.
€ 9 (€ 7 LCB Leden)	**€ 1**	**€ 1/A4**	**€ -1 LCB leden**	**€ 18 (€ 15 LCB leden)**

<u>Prior verzending per post:</u> België tot 100gr.: € 1,04 tot 350gr.: € 1,56
Europa tot 100gr.:€ 2.40 - 350gr: € 4,80 - 1kg: € 8,80 (Aangetekend = + € 4,30)

(Vervolg van pagina 5)
vrouwen kregen een plaatsje achterop toebedeeld. Op die manier werden vrouwen in Modkringen al snel gedegradeerd tot een leuke opvulling van de duozit. Maar ook in Amerika kwam de mentaliteit tegenover vrouwen in grote lijnen overeen met de visie die de Europese man er in die periode op na hield.
Afbeeldingen van sexy vrouwen die in amazone zit op een scooter waren schering en inslag, maar zelf rijden zat er niet in.

Revolutie

De scooter constructeurs waren maar al te gelukkig dat ook vrouwen interesse voor hun producten kregen, aangezien dit een hele nieuwe markt met zich meebracht.
Reclameboodschappen van Innocenti toonden bekende vrouwen zoals Jane Mansfield op een Lambretta. Zelfs op de jaarlijkse Piaggio-kalenders stonden eveneens vrouwen afgebeeld.
Ook al vervulden ze eerder de rol van eyecatcher de vrouwen waren in elk geval in beeld , en wel op de bestuurdersplaats!
Een mijlpaal in de relatie tussen vrouwen en scooters was een feit: En –niet onbelangrijk – de reclamecampagnes misten hun effect niet. Innocenti fabriceerde zelfs een unieke , vergulde Lambretta als eerbetoon aan Jane Mansfield. Zelfs het kleinste onderdeeltje van de scooter werd met goud bekleed.
Wie dit unieke exemplaar eens in het echt wil zien, krijgt daar de kans toe in het Lambretta-museum van Vittorio Tessera, dat net buiten Milaan gelegen is.
Maar de rolpatronen werden in 1954 pas echt overhoop gegooid door de befaamde reclamespot van Innocenti , die naar de titel “Travel far , travel wide” luisterde.
In het filmpje staat een nieuwe, blinkende Lambretta op een landingsbaan te wachten op de berijder. Wanner het vliegtuig landt , stapt er een stewardess uit die zelfverzekerd plaatsneemt op het zadel van de scooter , terwijl de commentaarstem zegt :”Deze hostess kan nu zelf piloot worden … en er is nog plaats genoeg op de duo-zit voor haar vriend!“. Daarna ziet de verbaasde kijker de piloot uit het vliegtuig komen die even daarna plaatsneemt op de duo-zit. Van een ommekeer gesproken … De emancipatie van de vrouw was compleet!!

Wat nu?

Wanneer je in deze tijd een scootertje ziet voorbij rijden, kijk je allang niet meer verbaasd op als de bestuurster van het vrouwelijk geslacht blijkt te zijn.
Vrouwen (of meisjes) op scooters zijn ondertussen een algemeen aanvaard verschijnsel geworden in het straatbeeld . Gelukkig maar … Dat vrouwen ook goede piloten kunnen zijn , hebben we al meermaals aan den lijve mogen ondervinden.
In de media zie je echter nog steeds bijna alleen maar afbeeldingen van mannen op hun scooters, maar daar zal op termijn wel verandering in komen.
Maar in de racerij blijven vrouwen eerder uitzondering, zeker aan de top. Je hebt wel enkele bekende vrouwen in het motorsportwereldje , zoals bv de bevallige Katja Poënsgen , maar of ze werkelijk even serieus genomen worden in het racemilieu als hun mannelijke collega’s , dat blijkt nog maar de vraag.
Er lijkt dus nog werk aan de winkel te zijn vooraleer vrouwen zich werkelijk geëmancipeerd mogen noemen op alle vlakken van het scootergebeuren.
Misschien voelen enkele Ciao!-lezeressen er wel iets voor om daar verandering in te brengen.
(tekst deels overgenomen uit Scootlife) ■

5° LCB Meet op de markt in St. Truiden

5° Vlaamse Ardennen rit in Oudenaarde

Onderweg tijdens de Mosselrit

Op naar een nieuw clubjaar

Lidgeld 2009

KURT LINGIER

Zoals elk jaar start het nieuwe clubjaar van Lambretta Club Belgium begin november. Het goede nieuws is dat de bijdrage ongewijzigd blijft dit in tegenstelling met andere clubs. Het bestuur heeft alvast een aantal leuke club uitstappen op stapel staan voor 2009. In de volgende Ciao! meer details maar hier alvast een kort overzicht:

Clubshop:

Ook komen er nieuwe all-wheather proof Lambretta club stickers in kleur.

Ritten en beurzen:

De 6° editie van de LCB meet gaat door tijdens het Dirty Devils Weekend in Leopoldsburg op zaterdag 16 mei 2009. Ook in 2009 komt er een Mosselrit op zondag 20 september 2009 en de Vlaamse Ardennen rit op zondag 30 augustus 2009. Traditioneel zijn we ook terug aanwezig op de Scooter Customshow 6-8 maart in Antwerpen met een clubstand. Alle leden worden er verwelkomd met een drankje.

Diverse:

Ook In 2009 zal je terug een lidkaart ontvangen, hiermee kan je een korting claimen bij onze superdealers. In ons Ciao! clubblad gaan we verder met de periodieke voorstelling van de onze superdealers. Wie zijn ze, wat doen ze, wat verkopen, welke korting kan je er genieten? Alsook kopt er regelmatig een uitgebreid restauratie verhaal en andere nuttige teksten.

En natuurlijk ook deze permanente voordelen als lid van Lambretta Club Belgium.

- Bijstand bij de aankoop of in verkeer brengen van een Lambretta scooter.
- Deelname en afhandeling van de administratie voor de jaarlijkse Euro Lambretta.
- Ondersteuning via email of het Forum
- Ledenkorting op evenementen en rondritten georganiseerd door LCB
- Een certificaat waarmee je de productiedatum van je scooter kan aantonen voor eventuele hulp bij inschrijving.

Niet vergeten, LCB wordt bestuurd door scooterliefhebbers, voor scooterliefhebbers. Zorg vandaag nog voor de vernieuwing van je lidgeld.

Stort € 20 op clubrekening 979-6161146-02 gebruik bij voorkeur het bijgeleverd formulier.

Een tweede lid met domicilie op hetzelfde adres betaald slechts € 10 (met 1 clubblad per adres) ■

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

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