€ 1,50

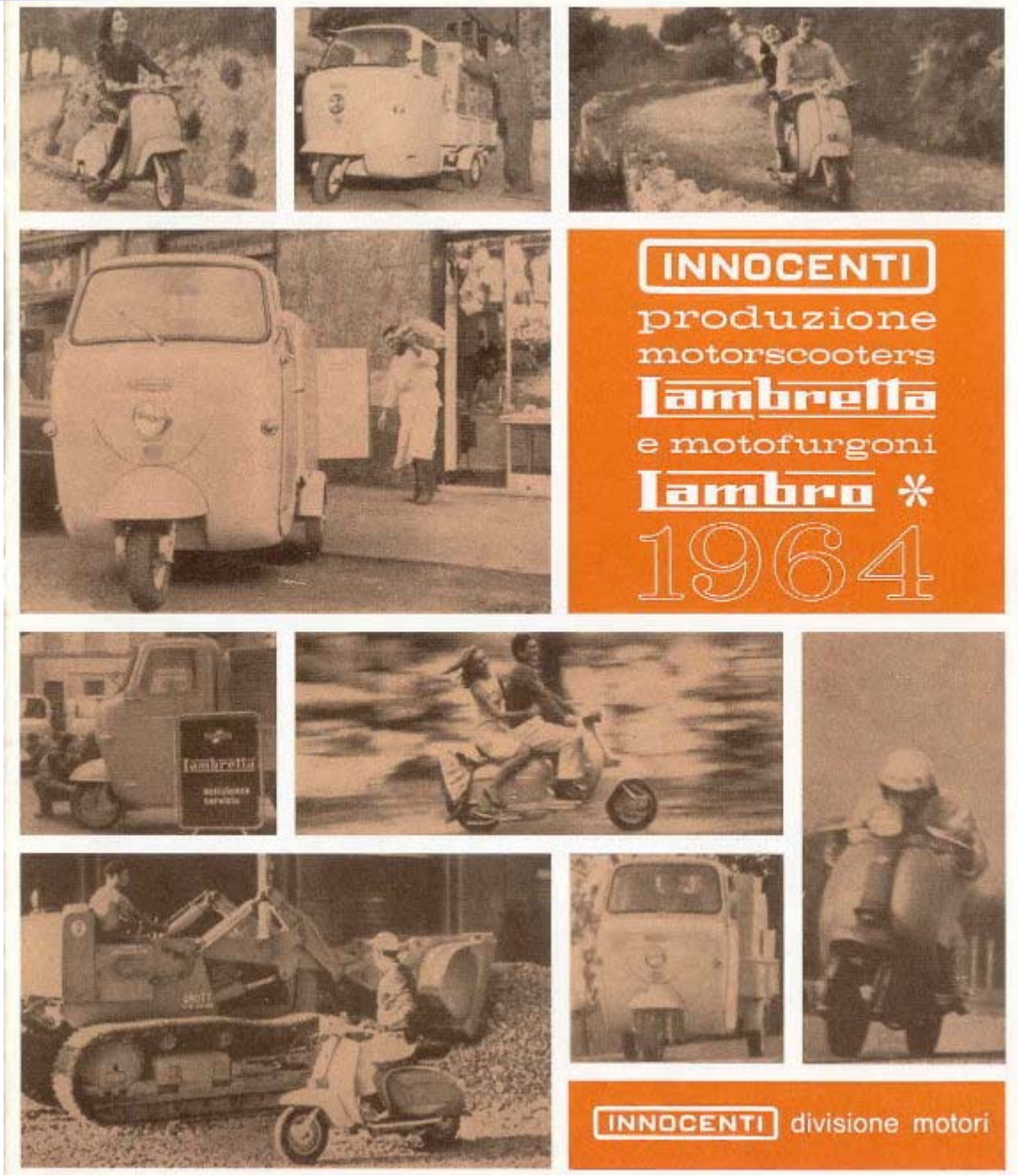
5° année, N°.13 Octobre/Novembre/Décembre 2005

Ciao!

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

Dans de numéro:

- **Résumé 3° Balade Ardennes Flamandes**
- **Tech-Tip Acier Inoxydable**
- **Visite Casa Lambretta**



Dans ce numéro:

Editorial	3
Tech Tip Acier Inoxydable	4,5
Visite à Casa Lambretta	6,7
Résumé 3° Balade Ardennes Fl.	8
Pub Retro Lambretta LC	9
Shop & Events	10

Last Minute!

Elle est la! La LCB bannière pour carénage

Voir Club Shop page 10

Ook beschikbaar in het Nederlands

Stainless Scooter Products

10% discount
for LCB members for orders over € 75 (excl. fueltanks)

www.stainlessscooterproducts.com

QUALITY STAINLESS FUEL TANKS

Retain tool box 13.5L (approx.)	
Lambretta TS1 from	€ 258
Lambretta standard from	€ 258
Now available for fuel sender unit	€ 317
Sender unit and gauge	€ 88
FITTING WITHOUT TOOL BOX (approx. 17l)	
Lambrettas TS1	€ 412
Lambretta Standard	€ 412
For Sender unit	€ 471

BRITISH MADE LAMBRETTA STAINLESS

Polished gear linkage	€ 10.30
Quality rear mudflaps	€ 26.50
Panel Handels (pair)	€ 51.60
Fuel tap lever	€ 14.70
Engine mounting bolts with nuts	€ 10.30
Tank straps	€ 14.70
Handle bar lever bolts & nuts (pair)	€ 11.80
Centre stands S1/2/3	€ 44.20
Polished splash plates S1/2/3	€ 29.40
Stand brackets (pair)	€ 8.80
OFFER: BUY ANY STAND & SPLASH PLATE AND GET FREE BRACKETS	
Stainless Steel fixing from	€ 3.70
Floor, front, main body, wheels, seat, stand and headset.	
FULL SET	€ 29.40
Vespa PX polished stand	€ 44.00
Vespa GS stand	€ 44.00

All prices include VAT - Postage is extra

NEW PRODUCTS

Fixing kits - full set
Only
€ 29.40

Panel handels
€ 51.60 pair
Fuel lever
€ 14.70

3 Thomas Close, Watlington, Kings Lynn, Norfolk PE33 0TG

Tel: 0032 44 1553 810082 or 0032 44 781 807 1033

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.

Editorial

Lorsque je regardais par la fenêtre ce matin tout était gris et brumeux. Les agriculteurs rentrent leurs betteraves et en allant à la boîte aux lettres l'air frais m'assaillait; les prémices de l'hiver. Enfin, avant l'hiver il y a l'automne et cela peut encore nous amener de beaux jours. Mais de toute façon , en short sur le scooter, c'est fini pour cette année.
Il y a bien encore des sorties motos ça et la mais on pense déjà à la saison prochaine. Qui dit nouvelle saison dit aussi une nouvelle saison pour le Lambretta Club de Belgique. Plus loin dans ce livret vous trouverez un feuillet de versement pour le renouvellement de votre cotisation. Après payement vous recevrez une confirmation et vous aurez à nouveau droit au petit livret et aux avantages chez les "superdealers".
Que reste-t-il à faire lorsque le scooter hiberne? Peut-être aller à la recherche d'une autre machine à restaurer, faire une escapade en famille ou arpenter les couloirs d'une bourse d'échange oldtimer. Je préfère la dernière activité quoique l'escapade en famille est aussi très tentent. Il n'y a rien de plus amusant que d'être à la recherche de trésors. Plus les années avancent plus il est difficile de trouver ces trésors. On dirait qu'il y a un arrêt sur ce nouveau vieux stock ou NOS(New Old Stock). Et si vous trouvez quelque chose, c'est en général cher. Le temps ou les scooters étaient pour les moins favorisés est loin derrière nous.
Dernièrement j'ai rencontré un copain qui me demandait si je n'avais pas un scooter à vendre, j'ai du le décevoir mais j'ai quand même pu l'aider en cherchant par-ci par-la mais pour une restauration il faut quand même compter 3000 à 3500 euro. Ça peut déjà compter! Avec ça on peut déjà acheter quelque chose de mieux que ce qui sortait des usines de jadis. C'est merveilleux de voir ce que certaines personnes peuvent faire d'une vielle carcasse.
Parole d'un passionné: si vous avez un vieux scooter , dorlotez le bien il n'y en a plus beaucoup.

CHRISTOPHE DEMIL

Salut

Sur la couverture:
Un prospectus de 1964 avec un montage photo des nouveaux modèles.

Cette fois-ci l'astuce technique est utilisable par chaque aspirant réparateur.

Acier inoxydable

Celui qui a déjà travaillé sur un vieux scooter ou sur une vielle moto aura sûrement constaté que beaucoup de boulons et/ou écrous sont souvent fort rouillé.

KURT LINGIER

Malgré le fait que souvent ces vieux boulons étaient zinqué, ils n'ont pas bien résisté au temps. Sous l'influence de l'humidité, de sels et d'acides ils sont souvent complètement oxydés et bloqués. Le decaltout (pex. WD40) ou le chalumeau peuvent aider mais la plupart du temps ce sera la disqueuse ou la foreuse qui en viendra à bout.
Pour éviter ces désagrément l'on utilise de plus en plus de l'acier inoxydable ou inox (les anglais parlent de « stainless steel ». Il existe plusieurs variantes d'acier inoxydable mais toutes contiennent au minimum 12% de Chrome (Cr) et souvent l'alliage est enrichi avec d'autres éléments comme le molybdène(Mo) et le Nickel(Ni).
Les différentes qualités sont subdivisées selon leurs structures métalliques en plusieurs groupes selon DIN 267/11, parmi lequel le groupe austénitique (A) aussi appelé acier chrome nickel et est le plus important pour le matériel de fixation. Le groupe austénitique est subdivisé en 3 groupes d'aciers selon leur application et leur résistance à la corrosion:
A1 : plus sujet à la corrosion et s'usine facilement ; peu utilisé.
A2 : appelé aussi 18/8 (18°Cr+8% Ni). Est de loin le groupe d'acier le plus important et est idéal dans un environnement humide.
A4 : Le groupe le plus résistant à la corrosion par l'adjonction de molybdène et par l'augmentation du pourcentage de nickel.
Ce groupe d'acier est résistant aux acides et surtout employé à bord de navires.

Corrosion

L'acier inoxydable est une excellente solution contre la corrosion atmosphérique (chimique) mais lors d'une restauration , la ou l'inox est en contact avec des métaux moins nobles , il peu y avoir une corrosion galvanique.
La corrosion galvanique se crée lorsque deux métaux , en la présence d'un liquide électrolytique engendre une différence de potentiel. Il se forme alors une cellule galvanique , le simple métal (anode) se dissout en faveur du métal noble(cathode).
Au plus grand est la différence de potentiel (plus grande surface de métal noble) au plus rapide sera la corrosion. Cette corrosion galvanique est reconnaissable à la formation de poudre blanchâtre et peut être évitée en appliquant un isolant sous forme de graisse spéciale.
Partout ou des boulons en acier inoxydable sont en contact avec un autre métal il est conseillé de les enduire de cette graisse avant le montage.
De plus il est intéressant à savoir que l'inox résiste à des températures extrêmes (-60 à 400°C) et n'est pas magnétisable.

Solidité

Contrairement aux sortes d'aciers épurés ou l'on utilise des duretés de classe 8.8, 10.9 et 12.9, il n'y a pas moyen de durcir l'inox thermiquement. Les propriétés mécaniques sont améliorées par le froid.
Il y a trois duretés différentes:
50: est peu utilisé, c'est l'état de base de pièces tournée et laminée.
70: est le plus utilisé, laminage à froid
80: la plus forte dureté grâce au froid. Est à comparer avec la classe 8.8.
La valeur 80 signifie une résistance à une traction de 800N/mm².
Tous les boulons hexaèdre, écrou et boulon à tête halent ainsi que leur emballage doivent être pourvu de l'indication de la dureté et de la classe d'acier.
Pour les boulons tournés il y a 1 marque sur le bord pour l'A2 et 2 marques pour A4.
La plupart des articles de fixation sont disponibles en inox mais il faudra bien se rendre chez un distributeur spécialisé.
Tout le monde a sûrement déjà raccourci un boulon trop long, en inox la tranche ne rouillera pas.
Pour les perfectionnistes , on peut même limer les indications lettrées des tête de boulons et en polissant un peu cela ressemblera fort à un boulon chromé.
Certain fournisseur de pièces Lambretta proposent des kits de boulons inox.
Même d'autres pièces se fabriquent maintenant en inox , échap-

Boulons de dureté 70 et 80 du groupe A2 et A4, de différent fabricants

pement, pédales de kick, réservoirs leviers etc.
Regardez sur ces sites:
www.stainlessscooterproducts.com
www.absolutelambretta.co.uk
www.scootrs.com
www.mbdevelopments.co.uk
www.lambrettahouse.co.uk ■

Comme vous voyez, le choix en boulons n'est pas limité

En haut à gauche, écrou à dôme et en haut à droite un écrou nyloc, idéal pour les roues.
En bas à gauche, mon favoris une rondelle à rainures, remplace le modèle d'en bas à droite mais sans abîmer la laque.

Une activité idéale pour votre prochain voyage en Italie.

Visite à Casa Lambretta

Cette année nous sommes allés en vacances en Toscane. C'est une très belle région. Nous avions une chambre dans une résidence "agriturismo" en pleine campagne, entre les vignes et les oliviers.

MICHEL KEUSTERS

Mais comme j'écris un article pour le LCB je ne vais donc pas relater toutes mes vacances.
Sur le trajet du retour nous sommes passé par Milan , le berceau de Lambretta.

Pendant la préparation de notre voyage j'avais imprimé les données de CASA LAMBRETTA plus un plan détaillé pour y arriver. Cela se trouve donc à une dizaine de km à l'est de Milan.
La veille j'ai passé un coup de fil à Vittorio Tessera pour savoir si le musée Lambretta était ouvert. Ceci fait , il nous attendait donc pour la visite.

Le célèbre prototype de course Lambretta V-twin avec lequel Innocenti a fait comprendre aux autres fabricants qu'ils ne devaient pas s'attaquer aux scooters afin d'éviter une sérieuse concurrence

Début d'après-midi nous sommes arrivés à Rodano (près de Milan) à la Casa Lambretta, ce fut assez facile à trouver.
Il y a donc un atelier de réparation ou 2 à3 mécanos travaillent, attenant à cela un petit magasin qui vend toutes les pièces au détail et qui s'occupe d'envoyer les pièces de par le monde.

La caverne d'Ali Baba.

Aldo nous a accompagné une rue plus loin dans une ancienne école désafectée, il nous a ouvert le musée. Une salle pleine de scooter, pour nous scooteristes : la caverne d'Ali Baba.
Nous avons donc eu droit à une visite privée avec des explication sur chaque scooter en italo-français-anglais mais quand même

assez compréhensible.
Vittorio Tessera collectionne des scooters depuis 25 ans et il est aussi l'auteur d'un livre sur l'histoire du scooter.
Dans le musée il y a donc tous les modèles de scooters Lambretta depuis le modèle A de 1947 exposés chronologiquement jusqu'à la fin de la production en 1971+ les prototypes scooters et motos.
Nous avons vus peux le modèle C prototype pour le Milano-Taranto, un prototype SX 200 2 cylindres, ...
Ces prototypes ont été offert par la famille Innocenti

Il y a aussi toute une collection de 75 modèles de scooters non-lambretta de qui proviennent de toutes les parties du monde, Italie, Allemagne,France, Etats-Unis, Japon etc. Entre autre une Lother (USA) de 1949, une Simat (Italie) de 1940 et un prototype Moto Guzzi de 1960.
Cela n'en reste pas la , il faut aussi apprécier toutes les photos, poster et plaques émaillées d'époques : de vrais bijoux.
Même la Lambretta de notre président était la!
Après on est passée dans l'atelier qui aussi richement décoré et bien arrangé.
Si vous êtes de passage à Milan cela en vaut la peine : Allez visiter ce musée! ■

Par monts et par vaux dans le sillage de Christophe.

3° Balade Ardennes Flamandes

Dimanche 31/07 début du mois de moisson, mais lorsque je regarde par la fenêtre le matin le temps ne paraissait pas fameux. Plutôt nuageux.

CHRISTOPHE DEMIL

Le WE avant il y avait un parcours à Gand, résultat: détrempé ! Espérons pour tout à l'heure. Le matin le circuit à encore été parcouru complètement pour être sur qu'il n'y ai pas de problèmes.
12h30, Parking du Spar. Et déjà il y a des scooteristes qui m'attendent. Mon père et moi nous nous joignons au groupe. Espérons qu'il y aura du monde! Soudain dans le lointain on entend le ronronnement de scooters qui s'approchent. Toute une bande de Gand et environs montent sur le Parking, suivi des petites 50cc. Au total il y a 29 scooters dont 9 Lambrettas (ma TV série 3, mon père avec une Li série 3, Kurt avec sa TV série 3, Tom avec une Li série 2 et last but not least Jan aussi une Li série 2)
13h15, on enfourche notre scooter et on commence l'aventure. En passant par de petites routes étroites et champêtres nous arrivons à «oude Kwaremont». Ce petit tronçon de pavés est un vrai banc d'essai pour la suspension de nos scooters. Arrivé en haut toutes les indications sont subitement en français. Nous sommes sur la partie francophone du «Kluisberg». Par Russeignies on fait l'ascension du Mont de l'Eclus.

Patersberg

Ce n'est pas terminé le pire doit encore venir en passant par «Patersberg». Le Patersberg est une coline qui a une montée de 20% ce qui n'est déjà pas mal. D'en haut on peut se retourner pour voir que tout le monde a passée cette épreuve avec succès. Ce genre d'exercice donne soif, on est au plus haut point de Flandres. Café den Hotond est une oasis au milieu du désert. Ceci aurait été idéal pour faire un arrêt : c'était fermé. Mais pas de problèmes il y assez de cafés dans le coin. Pourquoi ne pas faire une petite visite à Renaix? Renaix est une ancienne ville industrielle qui peut être fière de sa nouvelle grand-place.
Après un rafraîchissement on continue le trajet. De Renaix on roule vers Schorisse et Marke-Kerkem. Le Koppenberg est la dernière coline. Ceci est la troisième édition de la Randonnée des Ardennes Flamandes et à chaque fois c'est ici l'apothéose. Comme un alpiniste, il me vient un sentiment de bien-être ; ma machine a tenu le coup.
Pour tout ceux qui attrape l'envie d'accompagner , après avoir lu cet article ou après avoir vu les photos, rendez-vous l'année prochaine pour la Randonnée annuelle du LCB des Ardennes Flamandes.
A+ ■

Rendez-vous, Spar parking Nukerke.

Une annonce originale de l'importateur Belge venant d'un journal du 3 juin 1951 (LLB).

Le modèle LC (Luxe C,facilement reconnaissable à ses 2 ouvertures d'aérations à l'arrière des panneaux latéraux) et le modèle C (sport, sans panneaux latéraux et sans refroidissement pulsé) étaient aussi vendu en Belgique. Le modèle LC coûtait 19.250 FB en 1951, c à d. 477eur. Un peu plus tard en 1957 un LD coûtait à peu près la même chose, l'indexation n'existait apparemment pas encore.
Le modèle LC a été fabriqué d'avril '50 à novembre '51 en 42500 exemplaires. Le C a été un peu plus populaire , 87500 exemplaires de février '50 à novembre '51. Le moteur de 125cc faisait 4,3CV et atteignait une vitesse de pointe de 70km/h

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: € 1,00 et jusqu'à 350gr.: € 1,50 Europe jusqu'à 100gr.€ 2.10 et jusqu'à 350gr: € 4,90 (Recommandé = + € 4,00)				

Events

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

9 oct 05	**3th Koekelrit** (LCB) Koekelare market place. Ride-out starts @ 13h00 sharp
5-6 nov 05	22° swapmeet & expo for moped, moto's & scooter. pré 1980 Fabriekspand veldstraat 59 Roeselare info Herman.Haeck@skynet.be 051/723113
11-13 nov 05	9th Paris Custom Show FR Whitley Bay Custom show UK
4 dec 05	Retro Moto Beurs Aarschot stadsfeestzaal 015/225584
10 dec 05	14° oldtimer beurs pré 1975 Broechem Ranst
17 dec 05	X-mas Scootercruise 12h00 + end of season party 21h00 Ace café Rumst http://users.pandora.be/addiers/
11-12 feb 06	Moto Retro Wieze Retrospective BSA
3-5 maa 06	7° Custom Show Antwerp
2-4 jun 06	Euro Lambretta 2006 Issoire FR

À la recherche de pièces de rechanges ou un accessoire original?

Lambretta Club Belgium Superdealers

Lambretta Club Belgium a pris des accords avec un certain nombre de fournisseurs avec lesquels les membres du club ont droit à certains avantages. Cela peut aller de la simple ristourne de plusieurs % ou avantages uniquement valable pour les membres. Ces fournisseurs sont spécialisés dans la vente de pièces de rechange et l'entretien scooters Lambretta. Certains ont aussi un site web avec une boutique d'achats en ligne où vous pouvez passer commande. Ceux-ci disposent généralement de paiement international par carte de crédit.
N'oubliez donc pas de mentionner votre numéro de membre pour avoir droit à votre ristourne. Attention, sur les promos, ces réductions ne sont généralement pas valables.

LINGIER COMPUTERS

hp invent Canon telenet Popsy BUSINESS SOFTWARE

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

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

SELEXION®

JA, ER ZIJN NOG VAKMANNEN