€ 1,50

6° année N° 15 Avr/Mai/Jui 2006

Ciao!

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

Ballade Ninove

Dans ce numéro:

Editorial	3
Resto d'un Golden Special '66	4 & 5
Resto d'un Lambretta 150 LD 1957 2° partie	6,7 &10
Résumé ballade Ninove	8
Shop & Events	9
Résumé Custom Show	11

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.

Editorial

Primavera, Primavera, Primavera.
Si ce mot désigne un modèle de vespa, il signifie aussi printemps en italien.
Le printemps est là depuis le 21 mars.
Les arbres bourgeonnent, les jonquilles et tulipes sont sur leur "31" et les pneus de notre Lambretta sont regonflés après l'arrêt hivernal.
Par ci, par là déjà quelques ballades alors que d'autres se décident de franchir le pas et de faire l'achat de leur vie.
Nous, Kurt Sam et Christophe, allons redoubler d'initiatives afin de vous assurer des ballades réussies tout au long de 2006 .
Le premier cadeau de l'année, vous venez de le recevoir. En collaboration avec Leaseplan Belgique, nous avons le plaisir de vous offrir ces cadeau afin de vous balader en toute sécurité.

L'intention de ces vestes fluo c'est d'être visible et être vu. Être vu veut dire dire faire la publicité du club en arborant le logo du club qui est reconnaissable pour l'extérieur. Il existe probablement des Lambrettistes qui ne connaissent pas encore notre club fantastique. Qui sait, peut-être rencontrerez-vous une personne qui possède l'une ou l'autre pièce de Lambretta dans sa cave. Il faut rêver!
En tout cas, ceci n'est pas un rêve; le 13 mai, dans les Ardennes flamandes, plus spécifiquement à Nukerke (entre Oudenaarde et Renaix) se tiendra le rallye annuel du Lambretta Club de Belgique.
Une chose est sure; le trajet de la ballade sera varié et longera des paysages typiques et pittoresques.
Il ne me reste plus qu'à vous souhaiter une bonne lecteur et rendez-vous le 13 à Nukerke!

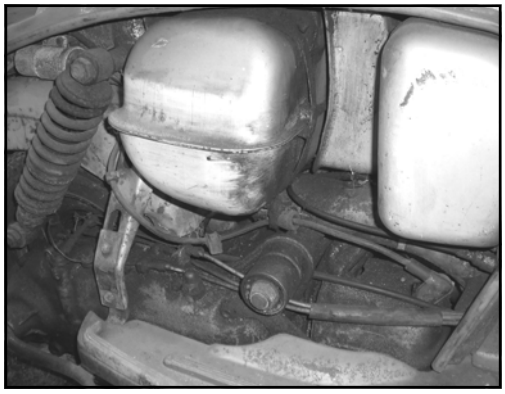
CHRISTOPHE DEMIL

Après plus de 10 années passées dans une remise, mon Golden Special revit.

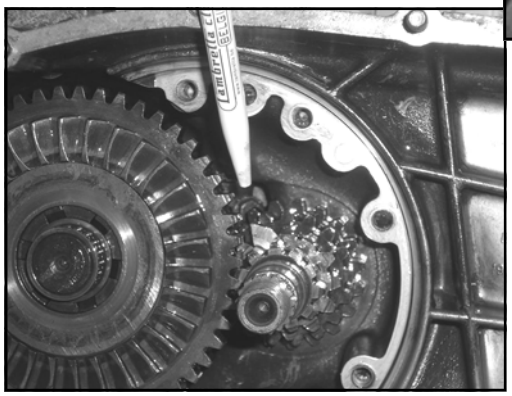
Golden Special '66 project.

Comme promis (Ciao ! n° 12 de juillet 2005) voici la seconde partie de l'article concernant la restauration de mon Lambretta Golden Special. Un regard sur la photo suffit pour se rendre compte de l'état dans lequel il se trouvait avant la restauration.Bien que le moteur tournait encore, il était urgent de rénover ce scooter.

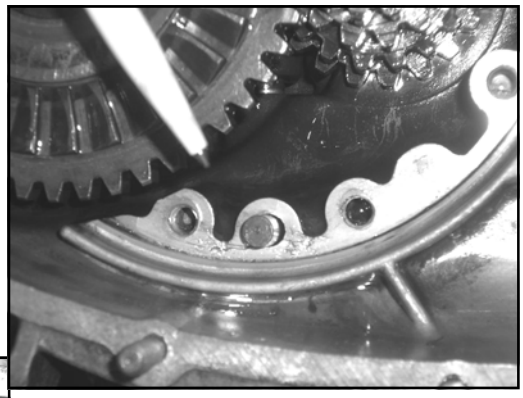
KURT LINGIER



Pour commencer, un résumé de la rénovation mécanique. Comme je l'écrivait sur le forum du site (voir www.lambretta.be/li150special/li150special.htm) je me suis rendu compte de petits problèmes au moteur lorsque je l'ai démonté. Le tendeur supérieur de chaîne était très abimé et lors de la vidange, j'ai perçu des limailles de fer dans l'huile. Vraisemblablement, la chaîne n'avait pas été assez tendue et cela a abimé le tendeur. Ceci n'est pas un gros problème; un tendeur de chaîne se remplace facilement. J'ai opté pour un tendeur avec une couche de nylon (qui s'use moins vite). Dans la boite, j'ai constaté de plus graves ennuis. La plaque de métal qui ferme la boite était détachée! Entre les pignons, j'ai retrouvé un petit morceau d'alu. Même si les vitesses passaient encore, ce problème est la conséquence de la plaque qui s'était désolidarisée et avec le frottement, un morceau d'alu était venu se loger entre les pignons.



Dans la plaque métallique à l'arrière de la boite on y trouve un roulement à bille. Si le jeu est trop important, il en résulte un jeu trop important à la roue arrière. C'est une indication que la plaque n'est pas bien fixée. Il faut remédier à cela en refixant la plaque. Les filets de la plaque étaient très abimés (les trous n'étaient plus rond mais ovales). Ce bloc moteur était donc très abimé et j'ai donc opté pour un autre moteur de 150cc au lieu de réparer celui-ci.



Le carter fut microbillé après démontage et au lieu de réaléser le cylindre, j'ai opté pour in kit Mugello de Tino Sacchi. Ce kit est un cylindre avec transferts optimalisés, tout en aluminium pourvu d'une couche de chrome dur qua-

Lambretta around the world

- **www.lambretta.be**

Au début de l'année, une chaîne télé autrichienne à diffusé un reportage sur l'euro-Lambretta 2005. Cette vidéo est visible sur notre site Internet, via le forum dans la sous-section «euro-Lambretta 2005». Un de nos membres; Paul et d'autres personnes du LCN sont visibles sur cette vidéo.

- **www.dutchscooterforum.nl**

Depuis quelques mois, un nouveau forum a vu le jour au Pays-Bas. On y parle de scoot en tôle. Évidemment, on y aborde les vespas et les Lambrettas ■

siment indestructible. Ce kit développe une capacité de 186 cc. Afin d'être efficace, les transferts du carter doivent être adaptés à ceux du cylindre. Avec une fraise alu monté sur un dremel, c'est assez

facile à réaliser. La culasse aussi à été adapté au diamètre du 64mm du kit. Le piston a un trou interne de 22.7mm entre les 2 axes. L'utilisation de roulement cage (de Ya-

maha dt175) 20x22x16 contre 20x20x16 permettront d'éviter un jeu latéral trop important. Sur la

photo, on aperçoit le tendeur en nylon

Rapports

La boite de vitesse du Special (Pacemaker) est considéré comme une des meilleures étagées. Le rapport final en 4ième vitesse est de 5.6 avec pignons 15/46. Grâce au kit Mugello, ces capacités sont encore améliorées et le rapport final augmenté. Pour ces raisons,j'ai choisi un rapport 16/46 qui nous donne un rapport final de 5.29 en 4ième vitesse. Sur le site www.scooterhelp.com se trouve un petit programme qui permet de calculer ces rapports.
Avec la chaîne d'origine (non tendue et donc étirée) ce n'était pas un problème de monter des plus grands pignons. Comme vilebrequin, j'ai opté pour un vilebrequin de GP car il est plus résistant du côté du volant magnétique. L'allumage a été remplacé par un allumage électronique 12V couplé à un régulateur d'allumage Imola (ETA). Cet ETA modifie l'allumage à haut régime. Ex : au ralenti à 1000 tr/min l'étincelle se produit à 21°, à 6000 tr/min, elle se produit à 15°. Ceci optimalise la carburation et diminue les risques de dégâts. Ces allumages sont souvent de type « GP », voilà pourquoi mon choix s'est porté sur un vilebrequin de GP.
Au montage de ce vilo, j'ai eu un problème: Après avoir serré l'écrou du pignon avant, le vilebrequin était bloqué. J'ai démonté et vu que le problème venait d'un joint à lèvre d'une épaisseur de 1.1 mm. Je l'ai remplacé par un joint de 0.8mm et le tour était joué. Un petit détail mais qui aurait pu être source de problèmes ultérieurement. En fait, ce joint se place sur le roulement droite de vilebrequin.
Il va de soi que tout les roulements, joints, caoutchoucs silentblocs ont été remplacés. La visserie a été remplacée par de la nouvelle en INOX et celle qui n'étaient pas remplaçables ont été zinguées.
Les disques d'embrayage ont également été remplacés afin d'assurer un changement de vitesses optimal. La tringle rie sur le carter a également été remplacé car trop

sur cette photo le cylindre alu est clairement visible. Les câbles ne sont pas encore bien montés; ils doivent passer sous le silentbloc .

usées aussi.
Les câbles ont été remplacés par des câbles de type «friction free» munis d'un gaine interne en nylon afin de minimiser les frictions internes. Les vitesses passent ainsi beaucoup plus aisément. La prochaine fois, la troisième partie..■

Comment tout a commencé pour moi.

Resto d'un 150LD 1957 restauratie 2° partie

Dans Ciao!14 vous avez découvert la 1ère partie de cet article, dans cette édition, voici la 2ième partie.

SAM BELLOMO

Le moteur refait à neuf, il restait à peindre le scooter. L'ancien propriétaire avait préparé le travail et métallisé le cadre, un flanc et quelques autres pièces.
Je me permettrai de vous mettre en garde contre la métallisation. Le procédé n'est certes pas néfaste mais une fois les pièces métallisée, il est très difficile d'y effectuer des réparations. L'ancien proprio n'avait sans doute pas vu que le châssis était fêlé. Après avoir sablé le châssis, une couche d'antirouille a révélé ces défauts. La soudure appliquée n'a pas donné les résultats escomptés et mon châssis est à l'heure actuelle toujours (légèrement) fêlé entre les deux sièges.
Après le sablage et la couche d'antirouille vinrent les couches successives de filler et surfacer.
La dernière couche est le témoin de ponçage qu'il faut, comme son nom l'indique, poncer afin de retrouver une surface nette et sans trous (dus à la rouille et au sablage) sur laquelle on peut appliquer la couche de peinture qui sera lisse comme la peau d'un bébé.
J'ai passé deux semaines à poncer avec mon ami carrossier qui a fait du beau boulot.
Il a récupéré la carrosserie après le sablage et l'a tout de suite traité avec un anti-rouille époxy de qualité.
A l'origine, le scooter devait être bleu et gris (le cache guidon, une des seules pièces à ne pas avoir été métallisé car en Xamax, était de cette couleur lorsque je l'ai acheté) j'ai longtemps hésité concernant le choix des couleurs. Les teintes seraient celles d'origine. Le châssis, tablier fourche seraient en blanc cassé (Grigio Landa 8041, un gris clair d'après les codes de couleurs d'époque) mais les flancs, le frontal et le cache guidon pouvaient être personnalisé par plusieurs couleurs différentes:
-Blue Inghilterra (bleu) 8031
-Rosso Scuro-Armaranto (rouge marron) 8020

Séance de ponçage. Après le surface et le filler, un témoin de ponçage est appliqué. De couleurs différente du filler, il suffit de le poncer jusqu'à ce qu'il disparaisse complètement. A ce moment, la surface est lisse et la couche de finition peut être appliquée sans risquer d'avoir une surface de peinture dit 'peau d'orange' .

Voyez les points encore rouge ; c'est la couche anti-rouille. Ici on voit comment on ponce la dernière couche pour enfin apposer la couche de finition (couleur) sur une surface plane et sans aspérité .

-Verde Smerlado (vert) 8051
Pour me déterminer, j'ai beaucoup regardé les photos de scooters lors de ballades, bourses, internet... et je me suis aperçu qu'il y avait plus de LD bleu que rouge.

Le scooter a été peint la première semaine de juillet et en aout je commençais enfin le remontage .

C'est ce qui m'a conduit à choisir le Rosso Scuro (lechler 8020) pour les flancs, le frontal et le cache guidon de mon LD
La teinte choisie, il ne me restait plus qu'à acheter les 3 lites de peintures + durcisseur dont aura besoin le carrossier pour ce travail.

Remontage.

Je pensais être prêt pour la fin de la saison mais des petits soucis lors du remontage du faisceau électrique et ces différentes connexions ont eu pour eux pour effet que les premières ballades furent celles de l'année 2005..
Aujourd'hui, le scooter se porte bien, j'ai parcouru plus de 1200 km en un peu moins de 8 mois et mis à part le remplacement des silentblocs moteurs cet hiver, je suis satisfait de ma première restauration. Le scooter est enfin 100% terminé, je peux rouler avec et me consacrer à la restauration de mon TV175 série II ou d'un autre Lambretta que je comte acheter pour ma compagne (en réalité c'est une excuse pour acheter un 50 cc pour ma collection mais chuuuut; ça reste entre nous).
En cours de restauration, j'ai acheté plusieurs accessoires d'époque pour monter sur mon LD une fois restauré. Je recherche toujours la jauge à essence d'époque et l' enjoliveur de tablier double barre ou tout autre accessoire d'époque pour LD. Si quelqu'un a sa dans sa cave; qu'il me fasse signe; je suis acheteur!

Les caractéristiques de mon LD 150cc Series 3 sont les suivantes:

Production: 113,853 unités. 1957-1958
Moteur ; mono-cylindre, 2 temps refroidissement par air forcé (turbine)
Capacité: 148 cc
Taux de compression: 6.5: 1
Ratio cv/trpm: 6 @ 4750
transmission: 3 vitesses (changement manuel)
- 1ère vitesse: 12.9: 1
- 2ième vitesse: 7.5: 1
- 3ième vitesse: 4.75: 1

lubrification: 6% (recommandations d' époque) 3% d'huile synthétique suffit après rodage.
carburateur: Dell'Orto MA 19 B4
- choke: 19 mm
- Gicleur principal : 72
- Passage des gaz: N75
- brumisateur: 255B
- starter: 75 (after engine no 8201)
- aiguille: D3
- position aiguille: no. 2

allumage: vis platinées

Beacoup de boulot en perspective!

réglage allumage: 26 ° BTDC
voltage: 6 volt
max stator output: 6v - 27w
roues: 8"
pneus : 4.00 x 8
vitesse max: 79 km/h
poids à vide: 92 kg

Conclusion:

Lorsque j'ai débuté cette aventure, j'étais loin de me rendre compte ce que cela me coûterai.
Aujourd'hui, je suis en mesure de vous dire ce que m'a coûté ce LD.
En voici un bref récapitulatif:
-Achat: 800€
-Restauration moteur: 560€
-Restauration carrosserie: 719€
(hors main d'œuvre peinture!!!)
-Accessoires: 346€

Total de l'opération: 2425 €.

C'était là une de mes préoccupations lorsque j'ai débuté cette res-

(Vervolg op pagina 10)

Une froide journée de printemps.

Ballade à Ninove

La première ballade de l'année 2006 est déjà passé. Avec mon papa et un oncle nous avons participé à la ballade organisé par le vespaclub local de Ninove.

CHRISTOPHE DEMIL

Les "Vatje Sjoepappen", (traduction :les soupaes grasses) est un Vespaclub comme il en existe plusieurs où l'amitié et le plaisir sont très important. Pour plus d'infos au sujet de ce club; l'adresse de leur site internet: http://vatje-sjoupappen.skynetblogs.be/ Assez de publicité, parlons de la ballade. Nous sommes parti à 3 de Ophasselt, pour arriver après 10 km à Ninove. Le temps était heureusement un peu plus clément car le matin du départ la brume et l'humidité régnaient en maîtresse; bref il faisait tout sauf chaud. nos scooters étaient prêts , bien que celui de mon papa (Li175) à fait des caprices au début. Probablement une crasse dans l'essence, mais après quelques minutes, le problème étais résolu. Moi-même je roulais avec mon fidèle TV175 série III et mon oncle sa vespa GS 200. Arrivés à l'endroit du départ, nous avons du slalomer entre le VolksWagen coccinelle et autres voitures ancêtres qui étaient déjà là. Heureusement il restait encore un petit parking pour placer nos bicycles . Les premiers rayons de soleil avaient attiré la foule dans les rues de Ninove, et nos ancêtres ne manquaient pas d'attirer l'intérêt du public. Vers 13h30 nous nous mettions en marche et sommes partis en direction de la Patjottenland. Le long de la route des vallées (http://users.le pandore.be/toujoursenete/Valleitjesroute.html) dans des bourgades pittoresques comme Gooik. La région est très jolie pour une promenade ou ballade dominicale en scooter. Pendant une trentaine de kilomètres, 14 scooter (12 Vespas et 2 Lambrettas) se faufilaient le long des petits cours d'eau jusqu'à une taverne où nous avons fait une petite pause et dégusté la geuze et kriek; spécialités de la maison. Après un verre et un brin de causette nous nous remettions en selle pour arriver après un bon 20 km à l'endroit tout a commencé quelques heures au par avant. Une ballade réussie on peut le dire. La vitesse était assez élevé ce qui amenait parfois à piloter son scooter pour rester dans le groupe. Cette ballade est d'ores et déjà inscrite au calendrier de l'année prochaine en espérant y voir un peu plus de Lambrettas! ■

qui n'a pas de refroidissement par air forcé ?

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.

13 mai 06	**3° Belgium Lambretta Meet**
19-20 mai 06	Dirty Devils SC & Vulcans SC Dirty Weekender at Leopoldsburg
21 mai 06	Osdal ballade club: Heusden zolder 11h Ivan: 011/435167
2-4 jun 06	17th Euro Lambretta 2006 Issoire FR
25 jun 06	Osdal ballade club vers Tessenderlo: départ Heusden Zolder 11h
30 jul 06	**BLC Ardennen rit, start uit Huy Grand Place**
15-17 sep 06	Liège Scooterist Tribe Castle Run #2 Ch. De Tilff www.weeked-sauvage.be.tf
1 oct 06	Rallye de Vallées Namuroises. Départ 9h30 prix € 17 (€ 15 membres LCB)

Devenir Membre?

Pas encore membre du Lambretta club national? Vous voulez aussi jouir des nombreux avantages tels que remises de prix, magazine trimestriel, ballades, … alors inscrivez vous dès aujourd'hui. L'année associative débute le 1er novembre et la cotisation annuelle est de 20€. Faites nous parvenir vos coordonnées aux secrétaire et réglez votre cotisation (voir page 3) et vous recevrez une confirmation par écrite et vous aurez droit à ces nombreux avantages.

(Vervolg van pagina 7)
tauration, je n'ai acheté que les meilleurs produits et j'ai dépensé sans compter, que ce soit pour le moteur ou la carrosserie... Aujourd'hui, je suis fier de dire que je possède un scooter qui contient 97% de pièces d'origine (consommables non compris bien sur).
Rien ne sert de se dépêcher en restauration, il vaut mieux prendre son temps et investir ce qu'il faut au lieu de rogner sur des budgets car ceci se révèle souvent plus coûteux au final...
Si j'ai un conseil à vous donner, c'est celui-ci: Si vous avez plusieurs scooters; ayez en un qui soit en ordre de fonctionnement, avec lequel vous pouvez rouler. Puis, restaurez les autres, un par un, avec passion, vous en serez davantage satisfait. Je sais ce que m'a coûté ce scooter et je sais que je ne pourrai sûrement pas le vendre à ce prix là... Mais là n'est pas le but de ma restauration; c'est juste par passion et pour le plaisir des yeux. Aujourd'hui, je vais débuter la restauration du TV, lorsque j'aurai épargné assez pour acheter mes premières pièces...Pas à pas….■

quelques accessoires très recherchés pour agrémenter le LD

quelques accessoires très recherchés pour agrémenter le LD

Une organisation de Whitewall productions.

Custom Show Anvers

Dimanche 5 mars.
Ce n'est pas un dimanche, mais le dimanche du Custom show à Anvers. Cette année c'était déjà la 7ième édition de ce rassemblement.

CHRISTOPHE DEMIL

Depuis déjà 3 ans, le Lambretta Club de Belgique est présent à cette grande messe du scooter.
Le soir auparavant tout était déjà prêt. Deux scooters sur la remorque et le coffre plein d'autres marchandises. Nous avions choisi cette année mon Li 175 gris et mon LD série 3. Le scooter de Sam était en réparation et Kurt avait assez déjà réservé son week-end à d'autre activités. (un péché capital d'être absent ce jour là mais qui lui est pardonné).
Le voyage s'est bien déroulé, presque pas de circulation et des routes sèches. Mais quelle surprise lorsqu'il a commencé à neiger très fort à l'entrée d'Anvers . Une fois passé le tunnel Kennedy il y avait déjà 5cm de neige!!! Mon enthousiasme a tout de suite diminué. Le soir auparavant, les deux scooters avaient été bichonnés et frottés jusqu'à ce qu'ils brillent. Tout ça pour rien! Je possédais deux scooters des neige. Arrivés à Berchem, il a heureusement arrêté de neiger. Les scooters descendus de la remorque et après avoir frotté la couche de neige du tablier il était déjà temps de préparer le stand. Nous n'avons certainement pas été les seuls à avoir été surpris par cette chute de neige soudaine. Nos amis allemands étaient couverts de neige aussi. Une fois dans la salle tout le monde se marchait sur les pieds car les portes ouvraient 10h et il fallait être prêt. Cette année, notre stand était plus petit que les années précédentes. À côté de nous, les gens du Vespaclub Gand avec un très grand stand et de l'autre côté le Lambretta club les Pays-Bas. Nous étions un peu déçu de la superficie de notre stand, mais une fois que tout était en place, nous étions contents du résultat obtenu. On était un peu comme chez soi sur le stand du Lambretta Club de Belgique; tasse de café, biscuit, jus de fruit ou chips pour nos visiteurs.
Beaucoup gens sont venus nous rendre une petite visite. Quelques t-shirts ont été vendu par ci, par là entre les bics et revues ou autres articles que propose le club.
Ce qui me a tout de suite frappé ainsi que Sam, ce sont le nombre de personnes qui sont occupés ou qui vont commencer la restauration d'un Lambretta LD. Les questions concernant la restauration et les pièces concernant ces modèles n'ont pas arrêtés pendant toute la journée. C'est avec une certaine fierté que nous avons pu répondre à toutes ces questions et ce dans les deux langues. Nous avons également donné conseil à ces personnes quant au pièces à changer et où trouver ces pièces. Nous les avons redirigés vers les concessionnaires de pièces qui étaient également de la partie. Aider les membres dans leurs démarches, l'avancement de leurs projets de restaurations, c'est la raison première de l'existence de ce club!
Il y avait même des personnes qui ne connaissaient pas encore notre club. Une belle occasion de nous présenter à eux!
Peu après 16 heures, les prix ont été remis et une petite heure plus tard, tout le monde était déjà en train de ranger. Le moment idéal pour faire des affaires, ce que votre serviteur bien sur fait.
Pour la huitième année, Jurgen recherche un autre emplacement; probablement une salle encore plus grande...
Nous somme impatients de vous y retrouver l'an prochain!
Les Lambretta club boys. ■

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