€ 1,50

6° année, N° 17 Oct/Nov/Dec 2006

# Ciao!

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

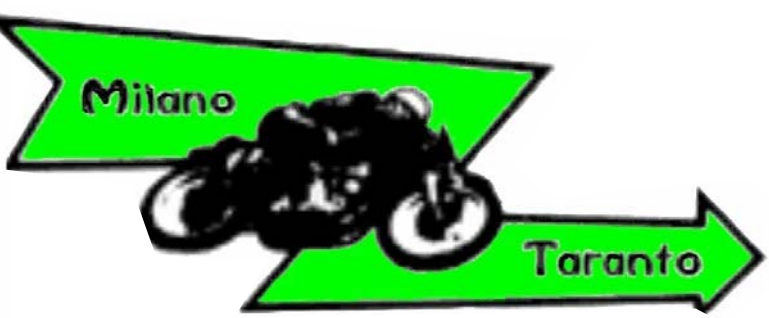
Récit Milano-Taranto 2006

## Golden Special ‘66 Projet de resto partie 3

## Récit 3° Balade officielle du LCB

**Dans ce numéro:**


| | |
|---|---|
| Editorial | 3 |
| Golden Special ‘66 Projet 3° pt. | 4 & 5 |
| Récit Milano-Taranto 2006 | 6, 7 & 8 |
| Events & Clubshop | 9 |
| Récit 3° Balade du BLM | 10 |
| Cotisation 2007 avec cadeau | 11 |


Ook verkrijgbaar in het Nederlands

# 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 est terminé !
Enfin, nous n'avons pas à nous plaindre de ce bel été.
J'espère que chacun a pu pleinement profiter du soleil pour rouler en Lambretta, c'est çà le plus important.
Je me permets d'attirer votre attention sur le renouvellement de votre cotisation ce mois-ci.
Dans ce Ciao, vous trouverez un virement pour le montant du renouvellement de votre cotisation. Lors de ce renouvellement, vous recevez tout comme l'an passé un petit cadeau.
Pour cette nouvelle année, le club vous prépare bon nombre d'activités, découvrez les en avant-dernière page de ce magazine.
Pour moi, la fin de cette année me réserve une surprise…
Je vais devenir papa pour la première fois. Je ne suis pas le seul dans ce cas, Erwin (Tumckie) est devenu le papa du petit Sverre. La relève est assurée chez Erwin, mais moi, je dois encore attendre quelques semaines.Garçon ou fille, de nos jours les deux sexes s'intéressent aux scooters.
Dans Ciao 18 je vous en dirait plus
Le LCB souhaite beaucoup de bonheur à Stefanie et Erwin avec leur fils.
Il me reste encore à vous souhaiter une bonne lecture et à l'année prochaine !

**CHRISTOPHE DEMIL**

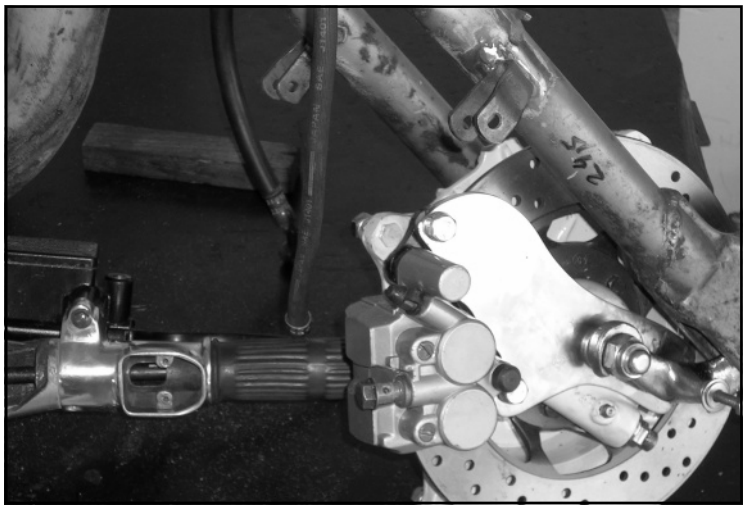
**Troisième et dernière partie de ce projet de restauration.**

# Golden Special ’66 projet 3° partie.

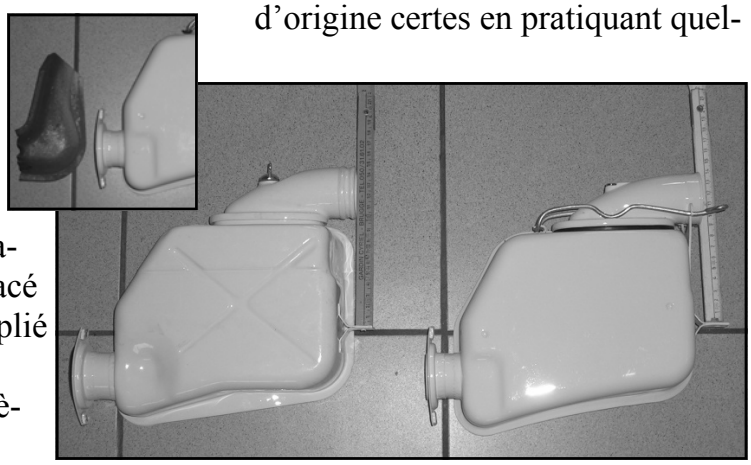
Qui dit moteur plus puissant dit aussi qu’il faut pouvoir s’arrêter plus rapidement. Ceci explique le choix du frein à disque.

**KURT LINGIER**

Il existe différentes solutions pour munir un Lambretta de type Li d'un frein à disque moderne, -même le système double disque est adaptable sur les Lambrettas! Dans ce cas, j’ai monté une variante de chez ScootRS.com. Le kit standard est fourni avec un grosse conduite de frein en caoutchouc mais il a été remplacé par une autre avec gaine métallique tressée faite sur mesure. Ce système a comme réputation d’être assez sensible aux fuites d’huile… Jusqu’à maintenant, je n'ai aucun problème et le freinage est fabuleux par rapport à un frein à tambour conventionnel. C’est une transformation que je vous conseille vivement à moins que vous ne vouliez garder votre Lambretta 100% d’origine.



Le maître-cylindre vient se placer sur le guidon grâce à une patte de soutien adaptée. Bien que j’avais fait un montage « à blanc », une fois le scoot peint, j’ai éprouvé quelques difficultés à monter l’ensemble. Surtout pratiquer l'ouverture dans le guidon, pour le câble de frein, a été très délicat. A posteriori lors du montage, le boulon de la conduite de liquide de frein semblait toucher le guidon. Sur la photo on aperçoit les contre amortisseurs de fourche qui sont en option. Pour les monter une patte de fixation est soudée sur la fourche tel que l’est d’origine pour les TV175/SX200/DL200.
Les balanciers de roue sont fournis avec le kit frein à disque et sont prévus pour recevoir les contres amortisseurs. Cette adaptation, en complément de pneus Michelin S1 aux dessins modernes, améliore nettement la tenue de route. La selle a été remplacée par un selle plus sportive aussi de chez ScootRS.com. La plaque de protection pour le moteur est une variante inox et le cavalier a été remplacé aussi car souvent plié et abîmé. Ces les deux nouvelles pièces ont dû subir quelques adaptations avant qu’elles ne se placent bien et que le cavalier ne touche plus l'échappement lorsqu’il est rabattu. Cela vaut d'ailleurs pour la plupart des nouvelles pièces non standard. Ne vous attendez pas à ce qu'elles s’adaptent sans plus, elles nécessitent le plus souvent lime, la perceuse, pliage avant d’être soient utilisables.



## L'échappement

L'échappement non plus n’est pas resté standard, un échappement à expansion de chez ScootRS a été utilisé. Un échappement de ce type a une sortie d’un plus grand diamètre. A l'entrée de l'échappement, est soudée une forme triangulaire qui crée une sorte de vase d'expansion. Un échappement de ce type a un plus gros tuyau et une forme spécifique pour créer la contre pression nécessaire. Le résultat est un meilleur rendement surtout à haut régime.
Afin de nourrir le moteur en quantités suffisante certaines choses ont aussi été adaptées. Ainsi, un nouveau carburateur Dellorto de type PHBH 26mm.
Avec cette configuration, il reste possible d’utiliser le filtre à air d’origine certes en pratiquant quel-

ques menues adaptations nécessaires au bon fonctionnement. Ma première idée était d' utiliser le filtre à air d'un TV175 série 2.. Ceux-ci ont un goulot très large, pour amener suffisamment d'air. Mais lors du montage des panneaux latéraux, il paraissait que le filtre à air de série 2 était trop large pour les panneaux « slims-tyle » du Special.

Tant pis alors. Restait à utiliser le filtre original. Sur la photo, on voit bien la différence entre les deux.
Du filtre original, il n'a été utilisé que l'extérieur. L'intérieur a été enlevé afin d'éviter les perturbations atmosphériques.
La prise d'air sur le cadre a été pourvue d'ouvertures supplémentaires nécessaires. Ainsi l'utilisation d'un filtre d'air et de la boîte de filtre est possible et le bruit est étouffée autant que possible. Afin de nourrir ce carburateur de 26mm en essence, un robinet d' essence « fast-flow » a été montée pour que l'arrivée soit toujours suffisante afin de ne pas dérégler le mélange.

## Résultat

Bien évidemment, beaucoup d'autres interventions ont été nécessaire afin d'arriver à ce résultat mais ces interventions sont les mêmes pour n'importe quelle autre restauration standard.
Le but de cet article, était de vous présenter les étapes d'une restauration moins standard.
Cela fait maintenant presque bon an mal an 2 ans que je restaure ce scooter. Maintenant, il me reste à le roder et procéder aux réglages fins. Entre-temps l'Imola ETA (Electronic Timing Adjuster) a déjà rendu l'âme 2 fois et chaque fois après quelques centaines de kilomètres. En dépit un simple CDI a été monté avec un réglage d'allumage fixe installé à 19°. La consommation dépasse facilement les 5l/100km, en fonction du style de conduite mais la tentation est tellement grande rien que pour bruit. Je monte sans problèmes rapidement à 100km/h mais une bonne vitesse de croisière est aux alentours de 90km/h. La plupart des travaux ont été fait par moi-même sauf sablage, peinture et les soudures dont je trouve qu'il vaut mieux les sous-traiter aux spécialistes de la branche qui disposent du matériel nécessaire. En ce qui concerne le prix de revient de ce projet : Disons que en tenant compte du prix de base du scooter des travaux et sans compter mes heures de travail, j'aurais pu m'acheter un nouveau Vespa GT125. ■

Le carbu Dellorto PHBH 26 utilise la boite à air modifiée du special. Bien sur, un filtre à air sport comme Raimair ou Pollini donnerai de meilleures performances. Attention! A chaque modification du filtre à air ou à l'échappement, la carburation est modifiée, ce qui implique donc un réglage adéquat du carbu.

**Fabuleux trajet de 1800km en 6 jours.**

# Résumé Milano Taranto 2006

Etant parti le 8 juillet de chez nous, on est arrivé à Milan samedi en fin d'après-midi. Le dimanche 9 est un jour de repos obligatoire et pour cause: la première étape se passe la nuit.

**MICHEL KEUSTERS**

V. Tessera et son groupe, au départ

## 9 juillet 2006 - Milan

Le matin on a pris le bus pour visiter la ville de Milan. L'atmosphère y était déjà bien chaude, rassemblement, drapeaux, claxons ambience au top. Les Italiens se préparaient à la finale du Mundial Italie - France
Vers 17h00 on s'est rendu au parc Idroscalo pour le check-in. C'est de la qu'à minuit le départ sera donné.
Plus tard dans la soirée on a aussi pu partager avec les Italiens la joie de la victoire. Feu d'artifice, drapeaux et claxons .

## 10 juillet: Milan-Imola 390km

Le temps était particulièrement beau à minuit lorsque les premiers départs furent donnés. Les départs se font par numéro et toutes les quelques secondes un petit groupe prend le départ. J'avais le n° 53 et mon départ était à 00h31. Tout le monde était un peu inquiet quant

au trafic crée par la victoire des Italiens au mundial mais il n'y a pas eu de problèmes. Probablement grâce à cela on a eu beaucoup de public le long de la route cette nuit la. Partout des groupes de spectateurs nous saluaient. Pour ne pas rouler seul je tâchais de me joindre à d'autres groupes de motards. Au début je suivais une armada d'une vingtaine de Lambretta (modèle A,B,C ...) du Lambretta-club Lombardie, ils avaient tous une salopette blanche.

Mon moteur s'est arrêté après une dizaine de Kms, subitement plus rien. J'étais très étonné, jamais cela ne s'était produit. J'avais des sueurs froides , je me voyais déjà dans le camion-balai. Un coup de kick et c'était repartit, bizarre. Il ne restait plus qu'a rattraper le groupe de la tornade blanche que je m'étais pris à suivre. Que s'était il passé, je ne le saurai probablement jamais ; une crasse dans le carbu ou peut-être déjà un signe avant-curseur du condensateur défectueux de 2 jours plus tard. Deuxième incident de la nuit, pour un raison inconnue le piston s'est bloqué dans le cylindre et ma roue arrière a calé. J'ai pu débrayer juste à temps. Je me suis laissé aller quelques secondes, embrayé et hop le moteur a redémarré. Très étrange, cela ne s'est plus jamais reproduit. Cette première étape n'est qu'une liaison pour quitter Milan et rejoindre Imola par la SS9. Beaucoup de lignes droites et de grands routes et même des bouts d'autoroutes.

Pour pouvoir tenir en selle toute la nuit plusieurs arrêts avec boissons et amuse-gueules étaient prévus. Au petit matin on arrivait dans les collines aux alentours d'Imola, très beau mais attention aux virages après toute une nuit sur la Lambretta. Vers midi arrivée à l'hôtel à Imola. Après une petite sieste , un plongeon dans la piscine… agréable par des températures pareilles. Tous les soirs après l'arrivée et avant le repas des tas de pilotes font des réparations afin d'être prêt pour le lendemain. C'est une vraie frénésie, tous ces mécaniciens à l'oeuvre.
Le dîner est assez tard (à l'Italienne, vers 20h30) L'assemblée compte +/- 350 personnes, pilotes et accompagnateurs. Quelle organisation!!! . On mangeait bien et tout se déroulait bien.

## 11 juillet Imola - San Martino in Colle 290 km

Le départ était déjà à 07h00 et pour moi donc 31' plus tard. Il fait déjà super chaud, cela promet. Etape à travers la Toscane, tournesols, vignobles, monter, descendre, à gauche, à droite, très belle route. C'est une superbe partie de l'Italie! Aux arrêts à nouveau toute l'accommodation nécessaire. Nous nous dirigeons vers Gubbio. Que de beaux panoramas. A Gubbio dans un parc à côté de ruines romaines on a été accueilli avec un excellent risotto, charcuteries et de la boisson. Tout le monde recherchait l'ombre, pour la moto aussi car une selle chauffée à blanc par le soleil n'est pas très agréable pour le reste de la journée. Il faisait une chaleur accablante, en plus il y avait le pantalon de cuir, la veste, le casque etc... De la on est parti en petits groupes vers San Martino in Colle où la famille Sabatini habite (les organisateurs du Milano Taranto).
L' hôtel à Perugia n'était pas loin. Le soir nous sommes revenus au village de San Martino in Colle en bus pour le dîner qui était organisé à l'extérieur sur la place du village Ce fut une soirée très agréable.

## 12 juillet: San Martino in Colle - Avezanno 271 km

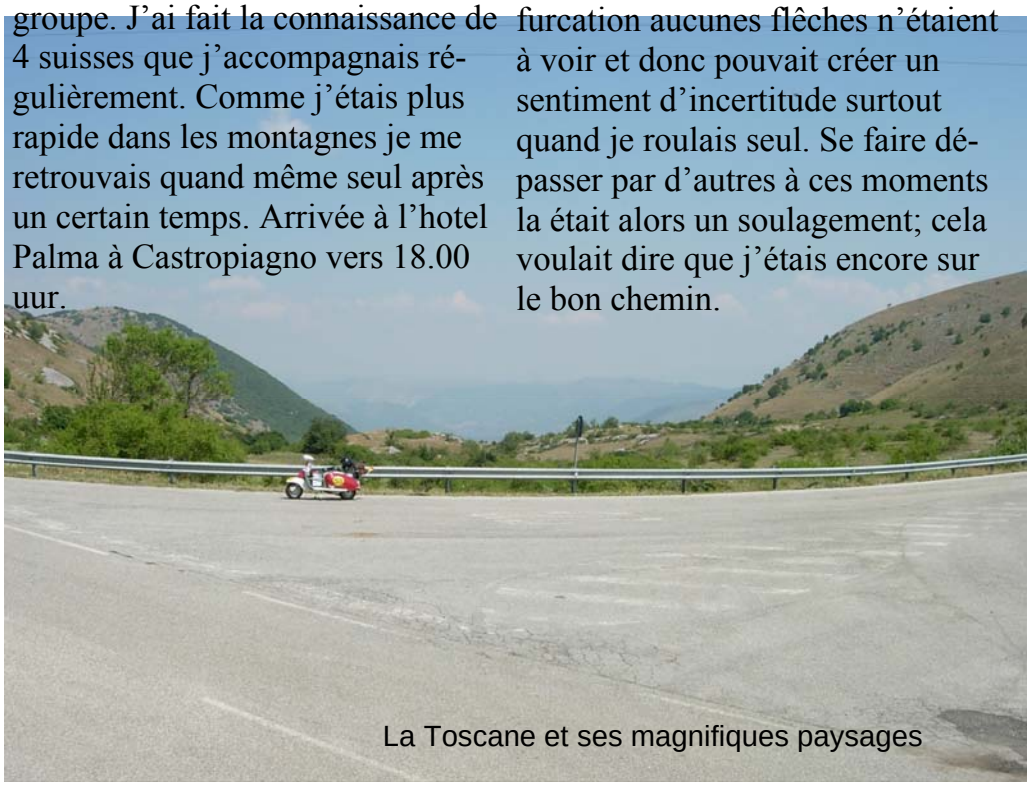
Aujourd'hui le départ était un peu plus tard (9u31) cela veut donc dire: réveil en douceur et petit déj. agréable. Pas besoin de se houspiller. Belles routes dans les montagnes, très agréable. C'est dans les montagnes que le tuning en 175cc se fait le mieux sentir. Il n'y a pas beaucoup de scooters (de ce rally) qui avait une telle puissance pour monter les côtes aussi aisément. Dans les descentes et sur les longues lignes droites je ne suis pas si rapide de plus je roules en ménageant mon moteur. Je préfères atteindre l'arrivée que de claquer parce que je pousses trop.
Le troisième jour sur la selle commence à être pénible pour les fesses. Se lever régulièrement, étirer les jambes et se masser l'arrière train était quelque fois bien nécessaire. J'avait fait un montage sur ma Lambretta Li 125 II (175) pour fixer un jerrycan de 10l entre les pieds. C'était très rassurant d'avoir une réserve de carburant avec soi et cela m'a bien servi. J'avais prévu ça spécialement pour l'étape de nuit, de peur de ne pas trouver d'essence. Ce n'était pas vraiment nécessaire mais c'était bien facile quand même. A quelques kms de l'arrivée mon moteur s'est arrêté., je pensais d'abord que je n'avait plus d'essence mais je venais d'enclencher la réserve cela doit

*(Suite en page 8)*

*(Suite de page 7)*
me donner un extra de +/- 20km. Comme la fin n'était pas loin je me suis laissé descendre jusqu'à l'arrivée. Ce soir la j'ai donc aussi, comme les autres, pris les outils pour réparer. Il n'y avait plus d'allumage et j'ai trouvé assez rapidement que le condensateur était cassé. Je n'avais pas prévu ça dans ma trousse de premiers secours. Heureusement le Lambretta team de Vittorio Tessera avait une camionette pleine de matériel. Il m'ont donné LE condensateur.

## 13 juillet: Avezanno - Castropiagno 272 km

départ 9h31 et on se dirige vers les hautes montagnes. On est allé jusquà 1800m d'altitude. L'organisaton a prévenu que les routes pouvaient être mauvaises. En effet, c'était très mauvais par endroit, nids de poule, bosses , parties de macadam graté: terrible.
Pour manger à midi l'arrêt était près d'un lac d'altitude. Il y faisait bon et agréable. Comme je l'ai déjà raconté j'essayais de rouler en groupe. J'ai fait la connaissance de 4 suisses que j'accompagnais régulièrement. Comme j'étais plus rapide dans les montagnes je me retrouvais quand même seul après un certain temps. Arrivée à l'hotel Palma à Castropiagno vers 18.00 uur.



La Toscane et ses magnifiques paysages

## 14 julliet: Castropiagno - Potenza 265 km

L'avant dernière étape déjà! Le parcours complet de Milan jusque dans le sud a été flèché. Cétait donc assez simple pour suivre la bonne route si toute fois l'on ne rate pas une flêche car sinon on était partit pour la gloire. Les flêches rouges étaient collées sur poteaux, panneaux de signalisation, etc. et uniquement au changements de directions. Cela pouvait donc arriver que pendent des kms de ligne droite ou de chemin sans bifurcation aucunes flêches n'étaient à voir et donc pouvait créer un sentiment d'incertitude surtout quand je roulais seul. Se faire dépasser par d'autres à ces moments la était alors un soulagement; cela voulait dire que j'étais encore sur le bon chemin.

Les participants belges à l'arrivée

## 15 juillet: Taranto 269 km

A nouveau une formidable promenade dans un décor montagneux. De plus en plus d'olivier et de vignes. Le tout sous un soleil de plomb et des températures dépassant 35°. Le vent était assez fort ce qui faisait l'effet d'un sèche-cheveux soufflent dans la figure. Rouler à travers ces panoramas était un vrai plaisir, il y avait aussi le plaisir de la conduite le long de ces cols et épingles à cheveux. Aux différents arrêts il y avait aussi les agréables buffets avec fruit, pizzas, charcuteries, fromages ... . Hélas il y a aussi eu quelques chutes du probablement à la fatigue et l'inattention, heureusement sans trop de gravité,
L'arrivée officielle était à Martina Franca, une belle petite ville typique avec un pavement de marbre terriblement glissant à moto. On y trouvait à nouveau à boire et à manger. Cette fois ci avec un peu de 'spumante' pour toaster sur le bon déroulement du rallye. Après il y avait encore la liaison vers Villa Castelli, ou le bourgmestre et le prêtre nous accueillaient, chacuns avec leurs discours. Ici aussi à Villa Castelli nous étions invités par le club moto local, qui nous a offert à boire et à manger.

*(Suite en page 9)*

# 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 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.

| | |
|---|---|
| 9 dec 06 | Beurs Vetfrakken - militair domein 'Het Loo' Broechem 0486/386536 |
| 23 dec 06 | Parti Bella Live on stage: The Nice Guys + DJ @ JH Job (P: Carrefour) Antwerpsesteenweg Oostakker. Entrée € 0, Jupiler: € 1 jolienenlieven@hotmail.com |
| 2-4 mar 07 | 8e Int. Scooter Custom Show - Sporthal Schijnpoort Antwerpen |
| 1-3 jun 07 | **EuroLambretta 2007 Neckarsulm Germany** |

*(Suite de page 8)*

Tous ensemble et en colonne nous nous sommes dirigés vers Taranto, escorté par les Carabinieris et les escorteurs à motos pour sécuriser tous les carrefours pendant +/-25km. C'était impressionnant ce groupe d'environs 200 motos. Grand rassemblement au début du boulevard le long de la mer. A côté de moi un des suisse avec sa Vespa en panne sèche. Heureusement j'avais encore un ou deux litres dans mon jerrycan pour l'aider à terminer en beauté!! Par ordre croissant des numéros on a fait les derniers 500m sous les applaudissements du public.. NOUS AVONS REUSSI !!! -Milano-Taranto: 1760 km!!! Les huit belges ont terminés le parcours. FELICITATIONS!! Après l'arrivée j'ai offert ma bannière LCB à Vittorio Tessera pour qu' à présent le LCB soit aussi représenté au musée Lambretta à Rodano. Le soir il y avait encore la remise des prix et le dîner officiel pour clôturer le M-T 2006 ■

**Le samedi 13/05/2006 se trouvait le parcours dans les Ardennes flamandes**

# Résumé 3ième Belgium Lambretta Meet

Le samedi 13/05/2006 nous nous retrouvions devant un parcours valloné dans la région de Renaix. Le trajet était réparti en deux parties de 50 km. J'ai suivi de près les prévisions météorologiques et malheureusement, pour le samedi 13 mai, ils ne donnaient pas grand-chose du bon!

**CHRISTOPHE DEMIL**

Enfin, bon ou mauvais temps, la balade aurait lieu! Le samedi matin, au lever, je jetais rapidement un coup d'œil dehors pour me rendre compte que le «front de pluie», comme notre monsieur météo le dit si bien, n'était pas à nos portes.
A mon grand soulagement, c'était un beau ciel bleu et un soleil radieux qui nous attendait !
À 9 heures j'étais au rendez-vous et j'attendais les premiers participants. D'abord mon oncle est arrivé. 9u30 toujours personne en vue. Cà et là une moto dans le lointain mais toujours pas de scooters.
9u45, un premier groupe de Vespa envahit la petite place. Il s'agit du Vespaclub d'Ostende. Ils étaient une petite dizaine. Entretemps quelques autres arrivaient au compte goutte. Voici qu'une BMW GS arrive sur la place. Il s'agit de notre bon ami de squadra véloce du Limbourg, qui vient nous rendre visite en moto et nous demande s'il peut rouler avec nous : Pour nous pas de problème, plus on est de fou, plus on s'amuse!

## Bière blanche

10h00, tout le monde est fin prêt. Après environ 20 km, premier arrêt prévu à Mater. Mater est une petite bourgade bien connue dans la région pour sa bière blanche. Mater est aussi connu par sa brasserie « roman », où d'innombrables autres bières régionales sont encore brassées aujourd'hui. Nous n'avons pas pu visiter la brasserie car le groupe était trop petit mais le café de la brasserie nous a vite consolé. Avec un petit soleil printanier et une bière en terrasse, la balade était déjà en partie réussie. Après une courte pause, notre Lambretta était prêt à manger du bitume le long des communes de Horebeke, Zegelsem, Schorrise, Louise-Marie et nous étions déjà attendus à Nukerke pour les sandwichs. L'après-midi, direction Kluisbergen. Ne pas oublier que nous avons escaladé plusieurs collines en cours de route dont : Taaienberg, Boigneberg, Koppenberg, Eikenberg, Patersberg ..... l'apothéose du jour étant le trajet par le Kluisbos. Il s'agit d'un chemin de terre sur d'environ 3 à 4 km dans la forêt. Vraiment intéressant à visiter. Au milieu de la forêt, nous avons alors tenu une petite halte dans un petit café où une consommation nous attendait. De là, déjà direction retour. Après un petit saut par la partie wallonne (Russignies et Monte d' Encluis), nous sommes arrivés sur la place de Nukerke. On a eu une bonne journée , pas une goute de pluie et même un coups de soleil sur le nez ! Encore une fois je veux remercier tout le monde de l'organisation (voiture-balais, les sandwich, la caféteria) pour la collaboration bénévole et je vous invite à venir l'an prochain pour la 4ème édition. ■

**Préparez vous à une nouvelle année club...**

# Cotisation 2007

Fin octobre est traditionnellement la période pour le renouvellement de la cotisation LCB. A partir du 1° novembre on démarre une nouvelle année pour laquelle nous avons déjà planifié quelques belles activités.

.

**KURT LINGIER**

Un bref rappel des avantages que bénéficie un membre LBC.

- Les échanges d'informations et de connaissances dans le but de maintenir les Lambretta en circulation.
- Encourager et faire connaître la distribution et la création de pièces Lambretta
- Assistance pour l'achat et pour la mise en circulation de scooter Lambretta.
- Une réunion nationale de Lambretta alternativement en Flandre et en Wallonie.
- Participation et aide à l'inscription à l'Euro-Lambretta annuel
- En 2007 le Jamboree se tiendra en Allemagne (Neckarsulm) et à voir l'enthousiasme et le dynamisme du comité organisateur cela promet d'être fabuleux.
- Participation au Antwerp Custom Show avec stand et échoppe de club. Tous les membres reçoivent un drink gratuit.
- Présence à de nombreuses réunions de scooters.
- Support via E mail ou via le Forum
- Réduction à l'achat de pièces chez certains Superdealers du Lambretta Club Belgium
- Réduction à la participation de meeting organisé par le Lambretta Club Belgium
- Possibilité d'obtenir un certificat de date de production afin d'obtenir une immatriculation.
- Ciao!: le magasine du club trimestriel!

A ne pas oublier, LBC est dirigé par des amateurs de scooters pour des mateurs de scooters.
N'oubliez donc pas le renouvellement de votre cotisation
Versez € 20 au compte du club 979-6161146-02 utilisez de préférence le virement inclus.
Le 2° membre avec domicile à la même adresse ne paye que € 10 (avec 1 magasine-club par adresse)

Chaque membre qui renouvelle sa cotisation **avant le 15/12** recevra un **magnifique porte-clés** aux couleurs du Lambretta Club.
Il sera envoyé avec votre prochain Ciao !

Alors, vous savez ce qu'il vous reste à faire….

LINGIER COMPUTERS • OOSTENDE

Microsoft CERTIFIED Partner

hp invent

Canon

telenet

**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**

Popsy BUSINESS SOFTWARE

belgacom

**Acer Aspire 3681 WXMi € 599 (incl. VAT)**

- Intel Celeron M410  1,46Ghz
- 512KB ram DDR2-RAM
- 60GB 5400tr/m harddisk, DVD+/-R(RW) DL
- Wired en Wirless Lan 54MBit
- 3x USB2, 5 in 1 cardreader
- Wired & Wireless LAN
- Video Intel GMA900 Shared
- 14,1" TFT Wide Screen Res. 1280x800
- Windows XP Home NL/FR/UK

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

SELEXION®

IL Y A ENCORE DES HOMMES DE MÉTIER