€ 1,50

6° jaargang, Nr.17 Okt/Nov/Dec 2006

Ciao!

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

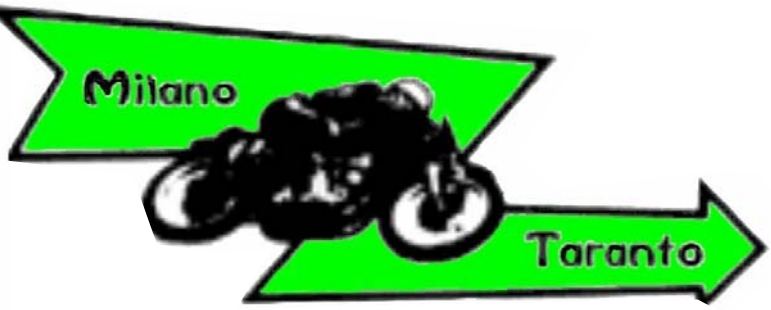
Verslag Milano Taranto 2006

3° Deel: Golden Special '66 Project

Verslag: 3° Belgium Lambretta Meet

In dit nummer:

Redactioneel	3
Golden Special '66 Project deel 3	4 & 5
Verslag Milano Taranto 2006	6, 7 & 8
Events & Clubshop	9
Verslag 3° BLM	10
Lidgeld 2007 met geschenk	11



Aussi disponible en Français

Lambretta
watches

2ND GENERATION LAMBRETTAS

VISIT OUR WEBSITE TO SEE THE COMPLETE 2006 COLLCTION

WWW.LAMBRETTAWATCHES.COM

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

Rekeningnr: 979-6161146-02
IBAN BE32 9796 1611 4602
BIC ARSPBE22
Voor publiciteit in dit blad contacteer Sam Bellomo. 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

Wie zong dat ook alweer: " 't is weer voorbij die mooie zomer". Na wat opzoeking op het Internet kwam ik de naam Gerard Cox tegen. Nu, we mogen niet klagen van deze zomer.
Wat die ene maand teveel had, had die andere dan weer veel te weinig. Hopelijk heeft iedereen ten volle van zijn machientje kunnen genieten en dat is het belangrijkste.

Mag ik er ook op attent maken dat het LCB lidgeld terug aan vernieuwing toe is. Bij jullie Ciao! zit een overschrijvingformulier met het bedrag voor het nieuwe clubjaar.
Bij het vernieuwen van het lidgeld krijg je zoals vorig jaar terug een kleine attentie. Voor het nieuwe clubjaar hebben terug een aantal toffe activiteiten in petto, zie vlug op voorlaatste pagina.

Eind dit jaar wacht er voor mijn ook nog een persoonlijke verrassing. Ik word voor de eerste maal papa. Ik ben niet de enige die deze ouderlijke taak voor zich krijgt. Ook Erwin (Tumckie) is papa geworden van een flinke zoon Sverre. De opvolging van de scooters is bij Erwin al verzekerd, bij mij moet ik nog enkele weken afwachten. Nu ja, jongen of meisje, tegenwoordig zijn beiden geïnteresseerd in scooters. In Ciao 18 zal ik er wat meer kunnen over schrijven Bij deze wens LCB Stefanie en Erwin een dikke proficiat met hun zoontje.
Mij rest me enkel nog iedereen ne goeie dag te wensen en veel leesplezier

CHRISTOPHE DEMIL

Derde en laatste deel van het restauratie project.

Golden Special ’66 project deel 3.

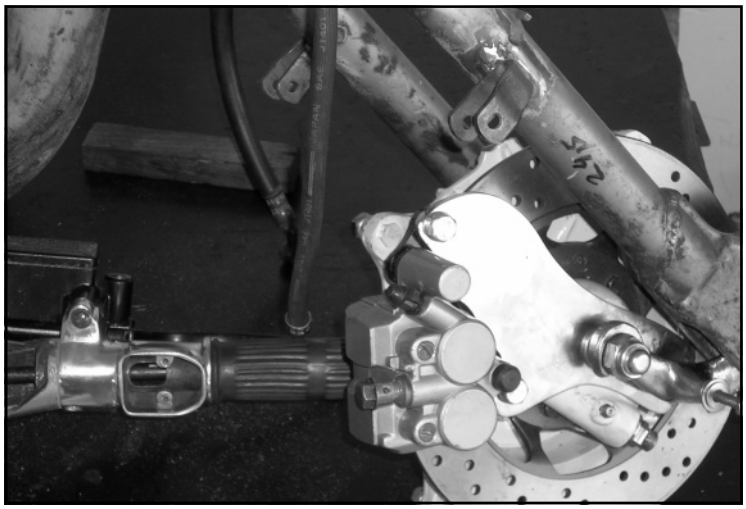
Een snellere motor betekent ook dat je sneller moet kunnen stoppen. Van daar de keuze voor een schijfrem.

KURT LINGIER

Momenteel zijn er verschillende oplossingen beschikbaar in kit om een Lambretta Li serie te voorzien van een moderne schijfrem, zelfs uitvoering en met dubbele schijf en antiduik zijn mogelijk! Hier is gebruik gemaakt van een populaire variant van bij het Vietnamese Scoot-RS.com. Standaard wordt deze geleverd met een dikke rubberen remleiding maar die werd vervangen door een type met een geweven metalen mantel die op maat gemaakt werd. Deze set had de reputatie nogal gevoelig te zijn op het lekken van olie. Momenteel heb ik er geen enkel probleem mee en de werking is fenomenaal in vergelijking met een mechanisch bediende trommelrem. Zeker een aanrader, tenzij je voor absolute originaliteit gaat.

Op het stuur komt dan de hoofdcilinder via een aangepast steun. Alhoewel dit voor het spuiten al eens gemonteerd werd bleek de montage uiteindelijk toch niet probleemloos te verlopen. Vooral de opening maken in het stuurhuis, voor de doorvoer van de remleiding, was heel delicaat. Achteraf bij de montage leek de bout van de remleiding het stuurhuis nog net te raken.

Op de foto zie je ook de optionele vorkdempers, om die te monteren werden er beugels op de vork gelast net zoals dit origineel is, bij een TV175/SX200/DL200 model. De wielhouders komen mee met de disc-set en zijn direct voorzien om dempers te monteren. Deze aanpassing maakt de baanvastheid een stuk beter zeker in combinatie met de moderne Michelin S1 banden.



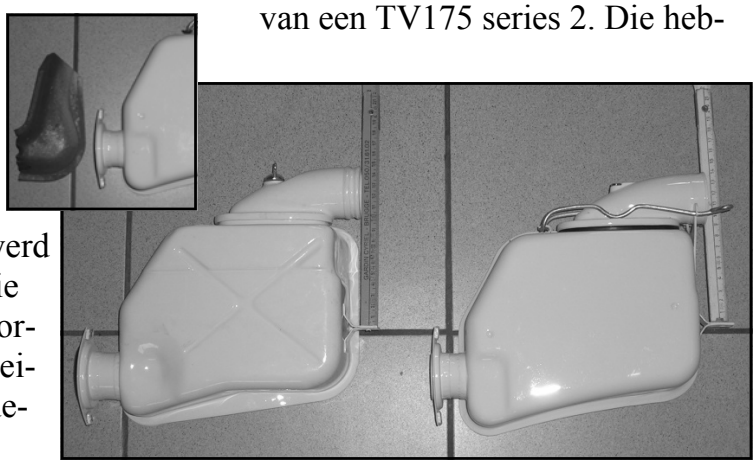
Het zadel werd vervangen door een sportiever type ook van bij ScootRS.com.

De beschermingsplaat voor de motor is nu een inox variant en ook de steun werd vervangen daar die meestal teveel doorgezakt zijn. Die beide nieuwe onderdelen moesten de nodige aanpassingen ondergaan vooraleer ze echt goed pasten en de steun niet meer de uitlaat raakte bij het inklappen. Dat geldt trouwens voor de meeste niet standaard nieuwe onderdelen. Verwacht niet dat ze zomaar zullen passen, meestal vereisen ze het nodige vijl, boor, plooi en buigwerk vooraleer ze bruikbaar zijn.

In en uitlaat:

Ook de uitlaat bleef niet standaard, hier werd een expansie uitlaat van bij ScootRS gebruikt .Zo’n uitlaat heeft een buis met grotere diameter en specifieke vorm om de nodige tegendruk te voorzien. Volledig gemaakt in roest vrij staal met op het uiteinde een kleine demper in aluminium. Resultaat is een beter rendement vooral op hogere toeren.

Om de motor ook optimaal van de nodige hoeveelheden mengsel te voorzien werd ook een en ander aangepast. Er werd een nieuwe Dellorto carburator type PHBH 26 gemonteerd. Bij deze opstelling is mogelijk om de originele filterdoos te blijven gebruiken weliswaar mist de nodige aanpassingen hoe kon het anders. Mijn eerste idee was de filterdoos te gebruiken van een TV175 series 2. Die heb-



ben een heel wijde, perforeerde nek voor extra lucht aanvoer. Maar bij achteraf plaatsen van het zijpaneel bleek deze luchtfilter net iets te breed om onder de slanke panelen van de Special te passen. Dan maar de originele doos gebruiken. Op de foto kan je het verschil mooi zien. Van de originele doos werd het binnen stuk eruit gehaald om de luchtstroom niet teveel te belemmeren. Ook het inlaatstuk op het kader werd van de nodige extra openingen voorzien. Zo is het gebruik van een luchtfilter en luchtfilterdoos mogelijk en wordt de lucht aanvoer lawaai toch zoveel mogelijk gedempt. Deze 26mm carburator lust wel wat extra benzine vandaar dat er ook een fast-flow benzine kraan gemonteerd werd zodat de toevoer altijd voldoende is en het mengsel niet ontregeld geraakt.

Eindresultaat

Uiteraard waren er ook nog tal van andere werkzaamheden vereist om tot het eindresultaat te komen maar deze waren meer van algemene aard zoals ze ook bij een standaard restauratie gebeuren. In dit artikel was het eerder de bedoeling om de uitzondering, de niet zo standaard zaken eens aan het bod te laten komen. Al bij al ben ik toch 2 jaar bezig geweest, op en af, je weet hoe dat gaat, om deze scooter afgewerkt te krijgen. Nu kan het roderen en het fijn afstellen gebeuren. Intussen is de Imola ETA (Electronische Timing Adjuster) al 2 maal in de soep gedraaid, telkens na een paar honderd kilometer. Zodoende werd er een gewone CDI gemonteerd zonder ontsteking tijdstip aanpassing maar vast ingesteld op 19°. Het verbruik gaat al snel boven de 5 liter /100km, afhankelijk hoe je rijdt natuurlijk maar de verleiding is groot, voor de 'sound' alleen al. Zonder moeite haal je meer dan 100km/h, maar aangenaam cruisen doe je zo rond 90km/h.

De meeste werken werden door mij zelf gedaan behalve het spuiten, stralen en lassen waarvan ik vind dat je ze beter laat uitvoeren door vaklui die ook over het nodige materiaal beschikken. (Een verslag hiervan kon je reeds lezen in Ciao! 12, oude nummers zijn steeds na te bestellen). Wat de kostprijs betreft van dit project: laat ons zeggen dat ik met de aankoop van de originele scooter inbegrepen, maar zonder rekening te houden met eigen werkuren, ongeveer een nieuwe Vespa GT125 kon kopen ■

De Dellorto PHBH 26 aangesloten op gemodifeerde Special airbox. Met een vrije sport luchtfilter zoals Ramair of Pollini kan de motor nog iets beter presteren. Opgelet: elke aanpassing van luchtfilter of uitlaat vragen ook een aangepaste afstelling van de carburator.

De monsterrit van 1800km over 6 dagen.

Verslag Milano Taranto 2006

We zijn dus op 8 juli vertrokken van thuis en in de vooravond aangekomen in Milaan. Zondag 09/07 was een verplichte rustdag want de start werd pas om middernacht gegeven.

MICHEL KEUSTERS

Victorio Tessera en zijn groep, klaar voor vertrek.

9 juli 2006 - Milaan

's Morgens een bezoekje aan Milaan-centrum, daar was de voetbalkoorts reeds hoog; die avond was toch de finale van de wereldbeker Italië-Frankrijk
Rond 17:00 vertrokken we richting het park Idroscalo waar het startsein van de rally zou gegeven worden.
Later in de avond genieten we mee van de vreugde van de Italianen om ons heen vanwege het winnen van worldcup. Vuurwerk, vlaggen en toeters ontbraken niet.

10 juli: Milaan-Imola 390km

Het weer is prachtig toen om 00:00 de start werd ingezet. Het vertrek is per nummer en elke zoveel seconde vertrekt een groepje.

Ik had nr 53 en mijn vertrek was op 00.31. Iedereen was een beetje bezorgd om het verkeer door alle feestmakerij maar gelukkig viel het mee. Wel hadden we daardoor de hele nacht veel publiek langs de

weg, tal van groepjes zwaaiende mensen.
In het begin probeerde ik mij aan te sluiten bij groepjes van motorrijders. Ik volgde een groep van een 20tal Lambretta's (model A,B,C ...) van de Lambretta Club Lombardia, zij hadden allen een witte overall aan. Na een tiental kilometers viel mijn motor uit, ineens niets meer. Groot was mijn verbazing, dit was nog nooit gebeurd, ik zag mij al in de bezemwagen....even koud zweet. Na een keertje kicken en de motor ging weer. Even gas geven en zo het groepje van de witte tornado weer ingehaald. Wat er gebeurd was zal ik waarschijnlijk nooit weten; misschien een vuiltje in de carbu of misschien reeds de voorhoede van de defecte condensator van 2 dagen later.
Tweede incident van de nacht, de piston klemde en mijn achterwiel blokkeerde. Net op tijd kon ik ontkoppelen. Ik heb mij een aantal seconden laten uitbollen, koppeling losgelaten en hop motor was weer vertrokken. Heel vreemd,dit is nooit meer voorgevallen. Die eerste rit is alleen maar een verbindingsrit naar Imola over de ss9. Onderweg hapjes en drankjes om op de been (motor) te kunnen blijven. In de ochtend de heuvels van Imola in, heel mooi maar door de vermoeidheid wel oppassen in de vele bochten. Dit is toch een zware brok, de hele nacht op de Lambretta.
Rond de middag aankomst in Imola bij het hotel. Na een dutje was een duik in het zwembad toch heel aangenaam met zo'n temperatuur. Elke avond tussen de aankomst en het avondmaal zijn er tal van mensen aan het sleutelen om hun motor rijklaar te

hebben voor de volgende dag. Het is een ware frenesie al die mensen te zien werken en regelen aan hun troetelkind.
Het diner is vrij laat (op zijn Italiaans, zo rond 20:30) Het gezelschap bestaat uit ongeveer 350 personen, rijders en begeleiders. Een gigantische organisatie. Toch was het eten erg goed en ging alles lekker vlot. Om 23:00 was iedereen zo moe dat het al snel heel stil werd.

11 juli: Imola - San Martino in Colle 290 km

De start was al om 07:00 voor mij dus 31' later. Direct al behoorlijk warm. Door de prachtige heuvels van Toscane, zonnebloemen, wijnakkers. Op en neer, heen en weer. Wat is dit deel van Italië toch geweldig mooi! Bij de stopplaatsen was weer genoeg eten en vooral drinken voorzien. Ondertussen gingen we richting Gubbio. Prachtige uitzichten in de bergen.
In een park in Gubbio werden we ontvangen en onthaald met heerlijke risotto en frisdrank. Mooi park omgeven door Romeinse ruines, iedereen zocht wat schaduw op, het was er bloedheet. Met die warmte en dan nog leren motorbroek, vest, handschoenen en helm het was werkelijk om te zweten. Van daar werden we in groepjes richting San Martino in Colle gestuurd waar de familie Sabatini woont (de Milano Taranto organisatoren).
Het hotel was vlakbij, in Perugia. 's Avonds werden we per bus terug naar San Martino in Colle gebracht voor het diner. Het diner gebeurde buiten op het binnenplein van het dorp. We zijn daar heel goed ontvangen geweest.

12 juli: San Martino in Colle - Avezanno 271 km

Vandaag vertrek iets later (9u31) dus rustig ontwaken en een aangenaam ontbijt.
Mooie bergwegen, heel aangenaam. Het is in die bergwegen dat de tuning naar 175cc goed tot zijn recht is gekomen. Er zijn niet veel scooters(tijdens die rally) die zo'n koppel ontwikkelen om zo goed de hellingen op te gaan. In afdalingen en op lange rechte lijnen ben ik niet zo snel mede omdat ik mijn motor wil besparen. Liever de eindmeet halen dan ergens blijven steken omwille van het opjagen van de motor.
De derde dag op het zadel begint toch pijnlijk te worden. De billen zien af. Regelmatig opstaan, benen strekken en het zitvlak masseren is wel nodig.
Ik had op mijn Lambretta Li 125 II (175) een constructie tussen de voeten gemaakt om een jerrycan van 10l te bevestigen. Dit gaf me wel een gerust geweten, je weet nooit hoever de tankstations vaneen liggen. Het was vooral gedaan voor de nachtrit, uit schrik geen benzine te vinden. Dit bleek wel loos alarm want over de hele lengte van de rally was er genoeg bevoorrading.

Op enkele km van de aankomst is mijn motor plots uitgevallen, eerst dacht ik aan benzine maar dat kon niet want ik had net de reserve ingeschakeld en dan kan ik nog +/- 20 km rijden. Vermits de aankomst nabij was en de weg hellend naar beneden was heb ik me laten bollen tot aan de aankomst.
's Avonds dan ook maar gaan sleutelen, met behulp van gereed-

(Vervolg op pagina 8)

(Vervolg van pagina 7)
schap van verschillende mensen. Vrij snel had ik het probleem gelokaliseerd. De condenstor was stuk. Die had ik natuurlijk niet bij. De Lambretta team van Vitorio Tessera had een hele wagen met gereedschap en onderdelen bij, daar heb ik dan de reddende condensator van gekregen.

13 juli: Avezanno - Castropiagno 272 km

Vertrek 9u31 en we gaan richting ruige bergen. er word gewaarschuwd voor koeien en koeienvlaai in donkere tunnels en slechte wegen. De slechte wegen: die waren wel heel slecht , putten ,bulten stukken weg waar de macadam was weggeschraapt, gewoonweg verschrikkelijk.
’s Middags hadden we het eten langs een bergmeer. Het was er zalig, een aangename temperatuur dank zij de hoogte.
Ik probeerde met anderen in groep te rijden. Er waren 4 Zwitsers met Vespa’s en met hen reed ik dikwijls mee. Het probleem was wel dat ik de bergen sneller was en dat dan na een paar hellingen ik toch alleen aan ’t rijden was.
Aankomst in hotel Palma 18h00.

14 juli: Castropiagno - Potenza 265 km

De 1 na laatste etappe. Het volledige parcours van Milano tot in het zuiden was bewegwijzerd. Het was dus redelijk eenvoudig om de weg te volgen maar er mag dus geen pijltje gemist worden of je was verloren. De pijlen waren vastgekleefd op palen, verkeersborden enz maar ook enkel bij richtings veranderingen. Soms was

De Belgische deelnemers na de finish

het dus dat ettelijke kilometers rechte baan geen enkele pijl te zien was, het was dus angstaanjagend als ik alleen reed, wachtend op de bevrijdende pijl. Soms werd ik dan voorbij gestoken door snellere motoren, dat wou ook zeggen “Ik ben nog op de goeie weg.”

15 juli: Taranto 269 km

Wederom een prachtige tocht door berglandschappen. Steeds meer olijfbomen van sommige van 100 jaar oud. Fruit- en wijnplantages. Alles zindert in 35 graden of meer. Daarbij wel een straffe wind, het was zoals een haardroger die in je gezicht blaast. Doorheen die landschappen rijden was echt genieten, er was ook het stuurplezier doorheen de bergpassen en haarspeldbochten. Bij diverse stopplaatsen was het ook nog genieten van de heerlijke hapjes en fruit, zoals warme pizza, vijgen, kaas. Helaas zijn er een aantal valpartijen geweest, waarschijnlijk doordat de rijders suf worden van de warmte en de vermoeidheid die vooral op de laatste dag toeslaat. Gelukkig niet ernstig ; wat blikschade.
Officiele aankomt in Martina Franca, een eeuwenoud stadje met spekgladde marmeren straten, waar alweer eten en drinken klaar stond. Deze keer kon er met wat ‘spumante” geklonken worden op de gelukkige afloop van de rally. Nadien verbinding naar Villa Castelli, waar de burgemeester met het volkslied en de priester met een gebed wachtten. Dat laatste verwoordde dankbaarheid, dat wij dit allemaal kunnen doen en dat wij toch in goede gezondheid zijn aangekomen. Ook in Villa Castelli waren we te gast bij de plaatselijke motorclub, die ons hapjes en drankjes aanboden. Dan was het verzamelen en in colonne richting Taranto, toch nog een 25 km. Politie en motorbegeleiders hielden het verkeer tegen, zodat we geen verkeerhinder zouden hebben. Het was een colonne van zo’n 200 motoren. Aankomst op

Toscane en de prachtige landschappen

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 groot	Stickers klein	Legshield Banner
100% katoen 150gr/m² pre-washed size: L/XL/XXL	Mooie balpen, blauwe inkt, LCB logo	6x Lambretta Club Belgium stickers	24x kleine stickertjes Lambretta Club Belgium	Weersbestendige hoge kwaliteit textiel met 2 span riempjes
185gr.	10gr.	15gr.	15gr.	85gr.
€ 9 (€ 7 LCB Leden)	**€ 1**	**€ 1**	**€ 1**	**€ 18 (€ 15 LCB leden)**

<u>Prior verzending per post:</u> België tot 100gr.: € 1,04 tot 350gr.: € 1,56
Europa tot 100gr.:€ 2.10 tot 350gr: € 4,90 (Aangetekend = + € 4,30)

Events

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

3-5 nov 06	10th Paris Custom Show http://www.vulcan-sc.com vulcanscparis@hotmail.com
4-5 nov 06	23° Ruilbeurs & expo Roeselare Fabriekspand www.veteraanmotorenhoutland.be
9 dec 06	Beurs Vetfrakken - militair domein 'Het Loo' Broechem 0486/386536
2-4 mar 07	8e Int. Scooter Custom Show - Sporthal Schijnpoort Antwerpen
1-3 jun 07	**EuroLambretta 2007 Neckarsulm Germany**

de Boulevard aan de zee waar we verzamelden. Naast mij stond één van die Zwitsers met zijn Vespa zonder benzine!! Ik had nog een liter of twee in mijn jerrycan en die pechvogel kon dan ook triomfantelijk over de meet rijden. Op nummer reden wij de laatste 500m over de finish onder luid applaus van het talrijke publiek. WE HEBBEN HET GEHAALD!!! Milano-Taranto: 1760 km!!! Alle acht Belgen die meereden zijn heelhuids aangekomen. PROFICIAT!! Na de aankomst heb ik mijn "legshield-banner" van LCB aan Vitorio Tessera afgegeven en vanaf nu is de LCB ook vertegenwoordigd in het Lambrettamuseum in Rodano. 's Avonds was er nog een prijsuitreiking en officieel diner ter afsluiting van de M-T 2006 ■

Zaterdag 13 mei 2006 in de Vlaamse Ardennen

Verslag 3de Belgium Lambretta Meet

Dit jaar lag het parcours te midden van de Vlaamse Ardennen. De rit werd ingedeeld in twee delen van telkens ongeveer 50 km. Bang volgde ik de weersvoorspelling op de voet en helaas, voor zaterdag 13 mei beloofden ze niet veel goed.

CHRISTOPHE DEMIL

Nu ja, goed of slecht, de meeting zou plaats hebben. Zaterdagochtend, met nog kleine oogjes keek ik buiten of dat het regenfront, zoals ons Sabine dat mooi kan verwoorden, al te zien was. Maar tot mijn grote opluchting was het een mooie blauwe lucht met hier en daar wat zonnestralen.
Zouden de weermannen en vrouwen zich vergist hebben (alsof het de eerste keer zou zijn).
Om 9 uur was ik op het verzamelpunt en dan was het wachten op de eerste deelnemers. Als eerst was mijn oom aangekomen. Zijn Vespa was mooi opgekuist en klaar voor het zware werk. 9u30 nog steeds niemand in zicht. Nu en dan wel eens een moto maar geen scooters. 9u45, een hele reeks Vespa's komen het pleintje opgereden. Allemaal mensen van de Vespaclub van Oostende. Met zijn tienen waren ze. Ondertussen komen met mondjes maat nog enkele scooter aan. Ook een BMW GS rijdt het pleintje op. Het was onze goede vriend van squadra veloce vanuit Limburg, die eens een kijkje kwam nemen en vroeg of dat hij een eindje mocht meerijden. Voor ons geen probleem.

Wit tarwe bier

10h00, iedereen klaar en weg waren we. Na ongeveer 20 km was er een stop voorzien in Mater. Mater is een klein dorpje die in streek bekend is voor zijn wit tarwe bier. Ook is Mater bekend voor zijn Roman brouwerij, waar nog tal van andere streekbier worden gebrouwen. De brouwerij konden we spijtig genoeg niet bezoeken wegens te kleine groep maar het café van de brouwerij kon ons wel bekoren. Met een klein lentezonnetje op onze snoet en een pintje op het terras, was de rit al deels geslaagd. Na een korte pauze, was onze Lambretta terug aan de beurt. Langs de gemeente Horebeke, Zegelsem, Schorrise, Louise-Marie werden we terug verwacht in Nukerke voor de broodjes lunch.

In de namiddag ging de rit richting Kluisbergen. Niet te vergeten dat we onderweg ook menig heuvel hadden beklommen waaronder: Taaienberg, Boigneberg, kopenberg, Eikenberg, Patersberg……. Als apotheose van de dag vond ik de rit door het Kluisbos. Dit is een verharde weg van ongeveer 3 a 4 km compleet door den bos. Echt de moeite waard om eens mee te maken. Midden in het bos hielden we dan halt bij een klein cafeetje waar een consummatie voorzien was. Vanhier was het terug naar huis. Na een kleine sprong in het Waalse gedeelte (Russignies en Monte d'Encluis) waren we terug op het pleintje aangekomen.
Iedereen had een leuke dag gehad, geen spatje regen en hier en daar zelfs een verbrande neus.
Nogmaals wil ik iedereen bedanken van de organisatie (volgwagen, broodjes, cafetaria) voor de vrijwillige medewerking en op naar de 4de editie volgend jaar. ■

Wees voorbereid op het nieuwe clubjaar...

Lidgeld 2007

Eind oktober is traditioneel de periode dat het lidgeld van LCB vervalt. Vanaf 1 november starten we met clubjaar 2007 waar we een aantal toffe activiteiten gepland hebben.

KURT LINGIER

Nog even kort herhalen welke voordelen je zoal, als lid van Lambretta Club Belgium, kan genieten.

- Het uitwisselen van informatie en kennis met de bedoeling het in stand houden van de Lambretta voertuigen.
- De verdeling en ontwerp van Lambretta onderdelen aanmoedigen en kenbaar maken.
- Bijstand bij de aankoop of in verkeer brengen van een Lambretta scooter.
- Een jaarlijkse nationale bijeenkomst, afwisselend in Vlaanderen en Wallonië georganiseerd.
- Deelname en afhandeling van de administratie voor de jaarlijkse Euro Lambretta. Dit jaar gaat de Jamboree door in Duitsland (Neckarsulm) en aan het enthousiasme van het dynamisch bestuur te zien, belooft het een schitterend event te worden.
- Deelname aan Antwerp Custom Show met clubstand en shop. Aan alle leden wordt tijdens de beurs een gratis drink aangeboden.
- Aanwezigheid op een aantal scootertreffens.
- Ondersteuning via email of het Forum
- Ledenkorting op onderdelen bij een aantal Lambretta Club Belgium Superdealers
- Ledenkorting op evenementen en rondritten georganiseerd door LCB
- Een certificaat waarmee je de productiedatum van je scooter kan aantonen voor eventuele hulp bij inschrijving.
- Het driemaandelijks clubblad Ciao!

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)

Voor elk lid die zijn lidgeld op tijd betaald, dus vóór 30/11, hebben we alvast een mooi **geschenk** klaarliggen:
De exclusieve Lambretta Club Belgium necklace. Ideaal om je sleutels, GSM, pasjes,… aan te bevestigen. Bedrukt met het LCB logo en voorzien van veiligheidslot. Bij de volgende Ciao! wordt die meegeleverd.

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

Acer Aspire 3681WMLi € 599 (incl. VAT)

- Intel Celeron 410 1.46Ghz
- 512KB DDR2-RAM
- 60GB harddisk, DVD+/-R(RW) DL
- Wired en Wirless Lan 54MBit
- 3x USB2, 5 in 1 cardreader
- Wired & Wireless LAN 2,3Kg
- Video Intel GMA900 Shared, Faxmodem
- 14,1" TFT Wide Screen Res. 1280x800
- Windows XP Home NL/FR/UK

LIMITED STOCK!

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

SELEXION®
JA, ER ZIJN NOG VAKMANNEN