€ 1,50

10° jaargang, Nr.26 Jan/Feb/Maa 2009

Ciao!

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

Special Story: 30 jaar later.

J50 Deluxe Resto Pt.2

Euro Lambretta 2009 Inschrijving

In dit nummer:

Int. Custom show 2009	2
Redactioneel	3
Testverslag Piaggio MP3-250	4 & 5
J50 Restauratie	6 & 7
Special Story	8
Events & Clubshop	9
Euro Lambretta 2009 primer	10

Int. Custom Show

Aussi disponible en Français

6 tot 8 maart 2009 te Antwerpen

10th International Scooter Custom Show

Binnenkort is het terug zover. De Antwerp Custom Show gaat dit jaar door op 7 maart op dezelfde locatie, nabij de dokken aan het Sportpaleis.

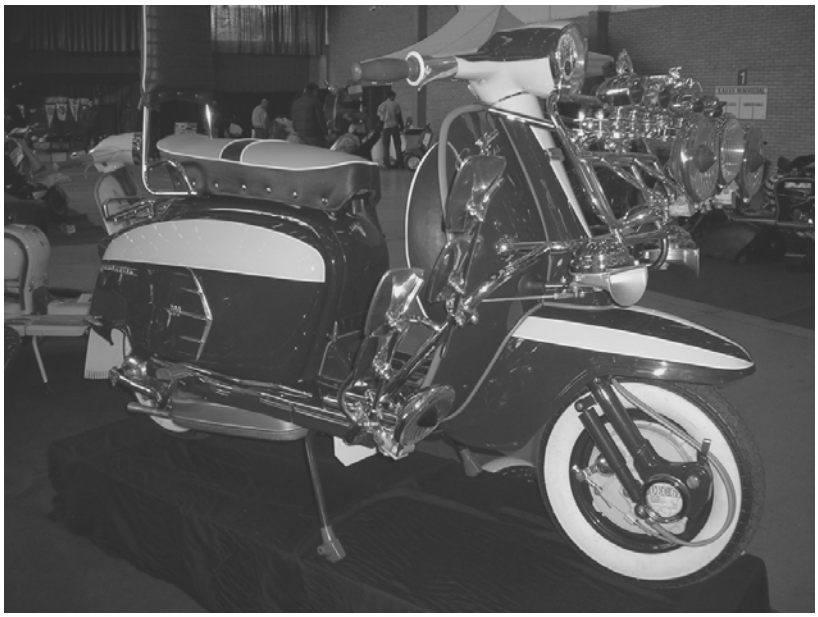
Uiteraard is LCB ook aanwezig met de clubstand. Iedereen is er welkom! De LCB leden worden er verwelkomd met een drankje en kunnen ook hun nieuwe lidkaart in ontvangst nemen. Als je spullen hebt om tentoon te stellen laat het dan weten. Ook je scooter mag je meebrengen om de stand te verfraaien en je krijgt er een gratis entrée bij. Voor 9h30 moet alle materiaal binnen zijn want de deuren voor het publiek gaan om 10 uur open. Gebruik het Lambretta forum of mail (info@lambretta.be) om verder af te spreken. Eind februari moeten de stand houders het aantal scooters geconfirmeerd hebben.

Hoe geraakt men daar?
Sporthal Schijnpoort is gelegen tegenover het beroemde "Sportpaleis" van Antwerpen aan de andere zijde van de E19 (Ring rond Antwerpen).
Er is een ruime parking voorzien en makkelijk te bereiken met tram en bus. Parking is te bereiken via de Slachthuislaan, juist voor het Aldi complex.
Via het openbaar vervoer:
Tram nr's: 3 & 12
Bus nr's: 19 & 23

Programma
Vrijdag 06/03:
Welcome drink in kapitein zeppos , vleminckxveld a'pen.
Zaterdag 07/03:
Customshow in sporthal schijnpoort van 10 tot 17 , schijnpoortweg a'pen: 100scooters , 30 trophies, dealers, bouncy castle, ... many raffle prices including a Lambretta!
Zondag 08/03
Ride your pride scootercruise, start aan kapitein zeppos

Verslag 2008

In 2008 stond het laatste weekend van maart in de agenda van de echte scooter-liefhebber met rood aangestipt. Een van de hoogte punten van het jaar; de Antwerp Custom Show. Voor de tweede keer op de nieuwe locatie in de buurt van het Sportpaleis.
Wij, van LCB, waren aanwezig met een nieuwe clubstand. Iedereen die aanwezig was kon er niet naast kijken. De reacties waren lovend.
Enkele Lammie's versierden de stand nog een beetje extra. Een enkele scooter trok echter alle aandacht … misschien omdat hij op een verhoog werd geplaatst of omdat we er met zijn allen zo naar uitgekeken hadden. Via de scooterforums werden wij al enkele weken nieuwsgierig gemaakt. We hebben het hier over de scooter van Frans Houthoofd uit Koksijde . Met zijn Lambretta " West Ham theme mugello 225 powered SX" trok hij, terecht, alle aandacht naar zich toe.
Foto's spreken boekdelen … en over smaken kan je discussiëren maar het blijft een pareltje.
De clubshop van LCB werd druk bezocht , onze patches en stickers gingen vlot over de toonbank. Je kan deze (en andere) spullen ook via de website bestellen.
Zoals elk jaar werd er na de prijsuitreikingen weer een gratis scooter verloot. Helaas werd deze niet door een van onze leden gewonnen … volgend jaar meer geluk.
Tim en Jurgen hadden er weer een leuke evenement van gemaakt . Hoe hard zij ook hun best doen , de scooterbeurs stelt niets voor zonder de scootervrienden en clubs. Daarom een oproep aan alle LCB-leden om dit jaar met de scooter te komen en deze tentoon te stellen op de beurs.
Het hoeven niet altijd perfect gerestaureerde scooters te zijn . Hoe meer scooters , hoe meer vreugde .Tim en Jurgen , je mag LCB alvast noteren voor 2009. ■



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

Raad van bestuur:

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

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

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

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

Redactioneel

Eindelijk, eindelijk hebben we eens een winter die een winter is. Mooie sneeuwlandschappen, bevroren velden en thuis het haardvuur lekker warm.
Hopelijk is dit de voorbode van een warme zwoele zomer. Binnenkort is er terug customshow in Antwerpen, hoogmis voor alle scooterliefhebbers. Later in het jaar verzamelen enkele enthousiastelingen voor de jaarlijkse Eurolambretta. Van beiden evenementen mag je zeer zeker een verslag lezen in jullie clubblad. Mij rest jullie veel leesplezier toe te wensen en tot gauw.

CHRISTOPHE DEMIL

De eerste Ciao! van het jaar is traditioneel een belangrijke uitgave; vooreerst is het de eerste van de 4 uitgaven per jaar die enkel ontvangen wordt door de leden die terug hun lidgeld betaald hebben, maar ook belangrijk in die zin omdat er veel evenement voor 2009 aangekondigd worden.
Intussen zijn de inschrijvingen voor de jaarlijkse euro Lambretta van start gegaan, je leest er hier meer over maar volg ook de laatste berichten op www.lambretta.be/forum
Als je nog mee wil is snel zijn de boodschap want de plaatsen zijn beperkt! Het deelname formulier vind je in bijlage bij deze Ciao!
Een aantal lezers, zullen misschien verwonderd zijn om een review van de Piaggio MP3 te vinden in hun Ciao! magazine, maar er is hier ook een link naar Lambretta. Volgens LCUSA zou er in 1958 een artikel in Metro gestaan hebben dat engineur Oscar Bossi reeds een rijdbaar prototype had ontworpen met 2 draaibare voorwielen, gebaseerd op een Lambretta C type.
Leden die hun Lambretta willen uitstallen op de clubstand tijdens de Customshow op 07/03 in Antwerpen, nemen best zo snel mogelijk contact voor de praktische regeling, je komt er dan meteen ook gratis in!
Probeer ook eens de link naar de filmdatabase op p.9, je vindt er een aantal mooie Lambretta shots. ■

KURT LINGIER

Drie wielen beter dan twee:

Piaggio MP3 250

December 2006, de eerste kennismaking met de fameuze Piaggio MP3 was een feit.

ERWIN

Toen werd de 125cc-versie getest op het kartcircuit van Francorchamps, het ideale kader om de maximale hellingshoeken van dit vreemde tuig uit te proberen. Onlangs werd met de 250 cc-versie de overstap gemaakt.

QUASAR

De MP3-250 wordt aangedreven door het in scooterland goed gekende en populaire Quasar-blok. Deze 22pk sterke , 244cc metende monocilinder vind je namelijk vaak terug in een aantal Vespa-modellen, in de Piaggio's X8 en X9 en in een paar Gilera's en Derbi's. Ook Peugeot gebruikt dezelfde krachtbron in de Satelis 250. Kortom een referentie, en dat is maar goed ook, gelet op de 230 kilo die de volgetankte MP3 op de weegschaal zette. Deze scooter is daarmee de zwaarste van alle kwartliters op de markt, maar je krijgt dan ook wel drie wielen ipv twee. De eerste meters komt de MP3 wat lui op gang, maar al vlug komt de krachtbron op dreef, waardoor je alsnog de meeste auto's op achterstand sprint. Het frame heeft daar duidelijk geen moeite mee en kan meer aan, dus meerwaardezoekers zullen met de op stapel staande MP3-400 op hun wenken bediend worden. In afwachting daarvan waagden wij ons met de 250 in de voorbije weken onbeschroomd op de grotere wegen en snelwegen, al maten we onszelf daarbij een passieve rijstijl aan en keken we voor inhaalmanoeuvres een keer of drie in de spiegels. Een noodzakelijke ingesteldheid want de hernemingen voorbij de 100km/u zijn niet bepaald wereldschokkend. Indien nodig haalt de MP3 130km/u op de teller, maar wij geven de voorkeur aan een kruissnelheid van 110km/u. De dubbele voorwielophanging bevestigt daarbij haar bestaansredenen: de MP3 paart een onberispelijke stabiliteit aan een perfecte verwerking van oneffenheden in de weg. Zelfs de langsgroeven tussen twee baanvakken die bij motoren wel eens voor onrust zorgen, vormen geen probleem. Voorzichtigheid is evenwel geboden want terwijl de twee voorwielen zich nergens wat van aantrekken kan het achterwiel in scherpe bochten en onder acceleratie soms even opzij stappen. Dit passeert telkens zonder veel erg, want de voortrein houdt de hele zaak netjes overeind.

VERTROUWEN

Hoe meer we rondrijden in de stad, des te meer ervaren we de grootste troef van Piaggio : vertrouwen .Op vochtige ondergrond en zonder er een té sportieve rijstijl op na te houden (dat is ook niet de bedoeling van de MP3) kan je dankzij de twee voorwielen even hard mee rondgaan al zou je op een droog wegdek rijden. Het lijkt tegennatuurlijk maar je moet gewoon je vrees voor gripverlies aan de voorzijde aan de kant schuiven. Als je hoofd ervan houdt, schiet je met de MP3 in de stad veel sneller op dan met gelijk welke andere scooter op twee wielen. De MP3 zigzagt tussen de auto's door met een gemak dat het segment van de GT-scooters zijn gelijke niet kent. De uitstekende remmen (dubbele schijf vooraan, één op elk wiel) dragen bij tot het rijplezier: je kan lekker laat remmen en dankzij de onverstoorbare voortrein duik je veel sneller de bochten in, onder krappe hellingshoeken. Ook hier is voorzichtigheid geboden want op maximale hellingshoek bij vochtige ondergrond wil het achterwiel nog liever met de vriendjes vooraan gaan spelen . Bij de minste aanleiding hiervoor volstaat het om even van het gas te gaan en de MP3 rechtop te zetten. De vraag die we onszelf bij het herhaaldelijk uitbrekend achterwiel stelden is of het grotere gevoel van veiligheid ons niet te onstuimig achter het stuur liet plaats vatten… De kans is groot maar leuk is het in ieder geval!

STOP & START

Dit revolutionaire concept hoeft de praktische voordelen van een scooter niet achterwege te laten. Door de aanwending van een dubbele voortrein was er evenwel plaats voor een handschoenkastje. Piaggio voorzag een bagagehaak, maar troeft vooral de concurrentie af met ruim bemeten en goed bereikbare opbergmogelijkheden (naar het voorbeeld van de X8) onder het zadel en in de ingenieuze koffer. In de dagelijkse omgang is vooral het fameuze Roll-Lock sys-

teem een handig speeltje: een simpele druk op een knopje met de rechterduim en de voorwielophanging wordt geblokkeerd. Daardoor moet je bij stilstand niet noodgedwongen je voeten van de plank halen. Het vraagt wel de nodige handigheid en vingervlugheid en in de meeste gevallen zet je bij het stoplicht toch uit pure gewoonte beide voeten op de grond. Wanneer er moet geparkeerd worden bewijst het systeem wél ten volle zijn nut: eens de MP3 staat waar je hem wil hebben, volstaat het de Roll-Lock knop te activeren en de handrem op te trekken om het hele geval zondermeer achter te laten. Een zijstandaard heeft hij niet, en de middenbok hoef je enkel voor het controleren van de bandenspanning achteraan uit te klappen.

MINPUNTEN?

De MP3 heeft naar onze mening geen markante mankementen. Het is een vrij zware tuffer als je 'm zonder hulp van de motor wil verplaatsen en wanneer je echt vaart maakt heeft het achterwiel duidelijk moeite om te volgen. Feit is dat je op dat moment wel hellingshoeken haalt waarmee je op een conventionele scooter al niet meer in het zadel zit. Het originele lage ruitje biedt wat weinig bescherming , maar hogere exemplaren zijn reeds op de markt. Bij een relatief rustige rijstijl liet de MP3-250 een uiterst correct verbruik van maximum 5 liter/100km noteren. Grootste tegenwerping: de MP3 is niet goedkoop. Met een prijskaart van € 6100 zit hij een flink stuk boven het gemiddelde van de concurrenten in het segment. In ruil voor je centen krijg je echter een pak technologie onder de kont. Bedenk ook dat alle Belgische MP3's standaard uitgerust zijn met het Roll-Lock systeem, in andere landen enkel als dure optie (+- € 600) te verkrijgen (vandaar dus die schijnbaar overbodige middenbok!). In tal van grote Europese steden maakt de MP3 nu al deel uit van het straatbeeld, bij ons is hij nog een zeldzame verschijning, hoewel hij ook hier aan een opmars bezig is. De eerste Belgische kopers vielen voor zijn vernieuwende, trendsettende look, maar na de visuele impact slaagt de MP3 er ook in compleet nieuwe scootersensaties te garanderen. Deze "real world"-test bevestigde de uitmuntende stabiliteit van de voorkant, en het daaruit voortvloeiende vertrouwen. En daar was het de ontwerpers van meet af aan om te doen: tweewielerfun koppelen aan scootergemak en daar bovenop de zekerheid dat je méér dan twee wielen kan vertrouwen om de zaak recht te houden. Een geslaagd concept, waarover nog lang niet alles gezegd en geschreven is. *Tekst : Laurent Blairon/HVB Bewerking LCB Erwin*

Specificaties:
Type : vloeistofgekoelde éencilinder, viertakt
Distributie : enkele bovenliggende kettingaangedreven nokkenas , 4kl./cil.
Cilinderinhoud : 244cc
Boring x Slag : 72x60mm
Compressieverhouding : 10,5:1
Max. vermogen : 16kw – 22pk/8.250 o.p.m
Max. koppel: 21N-m/6.750 o.p.m
Specifiek vermogen : 89pk/l.
Brandstofvoorziening : injectie
Uitlaatsysteem : 1-in-1
Smeersysteem : nat carter
Ontsteking : CDI-ontsteking
Starter : elec. startmotor, 12V
Primaire transmissie: tandwielen
Koppeling: bediende platenkop.
Versnellingsbak: CVT
Secundaire transmissie: V-riem
Frame: Stalen dubbel wiegframe
Voorvering : Cantilever, paralellogram voorvork:, veerweg 85mm
Achtervering : achterbrug, qua veervoorspanning regelbare stereovering , veerweg 110mm
Voorrem: hydraulisch dubbele 240mm schijf met tweezuigerremklauw
Achterrem: hydraulisch 240mm schijf met éénzuigerremklauw
Wielen: aluminium 10-spaaks gegoten
Banden: V:120/70-12 A:130/70-12
LxBxzitH: 2.130x745x780mm
Wielbasis: 1.490mm
Gewicht: 204kg (vol 230kg)
Tankinhoud incl. reserve : 12l
Testverbruik: 5l/100km
Actieradius: 240km
Roll-Lock, boordcomputer, middenbok, zadelhoes
B.I.V. : € 61.50, geen wegen taks
€ 6.099 BTW incl.

Heropbouw van een 50cc Lambretta scooter uit 1969.

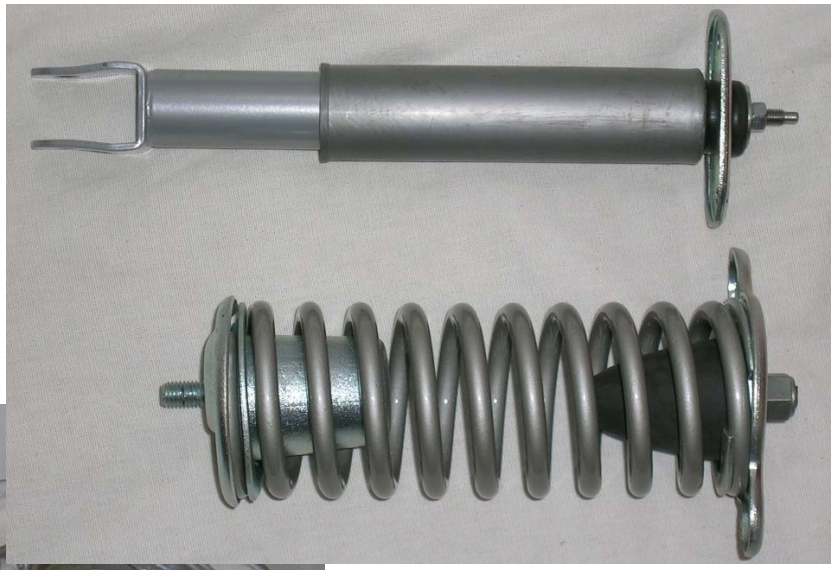
Junior 50 Deluxe Restauratie, Deel 2

In Ciao! nr 25 kon je al het eerste deel van het Junior verhaal lezen. In het tweede deel wordt iets dieper ingegaan op het nazicht en herstel van de losse onderdelen en de motorrevisie.

KURT LINGIER

Een aantal 'onderhuidse' stukken zijn intussen gelakt in een soort aluminium grijs zoals het bij het Deluxe model standaard was voorzien. De voornaaf kan reeds afgewerkt worden met nieuwe dichtingen en lagers. De remvoeringen zijn nog in goede staat en kunnen behouden blijven, mijn ervaring is dat nieuwe meestal minder goed werken allicht omdat ze geen asbest meer bevatten. De nieuwe Michelin S83 banden worden binnenin van wat talk voorzien en gemonteerd op de vers gelakte velghelften. Op de foto is ook een dubbele set te zien van de vliegwiel en cilinder kap. Niet dat het een 2 cilinder is, maar die tweede set kwam samen met de recup stukken van de 125cc. De vliegwiel kap is iets hoger dan de 50cc, de 6-pole ontsteking heeft allicht iets grotere vinnen dan de 4-pole van de 50cc. Er is ook een 12V ontsteking set nieuw beschikbaar van de Sunny, dat is de Cento uit de J reeks die in India werd gemaakt door SIL. Ook dit vliegwiel zou hogere vinnen hebben. Het plan is om ook een 12V ontsteking te voorzien zodat er goede lichten en een remlicht aanwezig zijn. De Deluxe had standaard, niet tegenstaande zijn naam, geen remlicht voorzien. Een achterlicht eenheid met remlicht die past op de Deluxe (afkomstig van het 125cc model) kon ik nieuw bestellen bij Scooter Center Keulen.

Ook de stukken van de achterveer zijn opnieuw gelakt en verzinkt en kunnen opnieuw gemonteerd worden. De aparte oliedemper is meestal versleten maar die kan je gewoon nieuw bestellen waarbij je de plastieken kap en bevestiging van de oude demper moet behouden. De carburator werd volledig gedemonteerd, opgekuist en voorzien van nieuwe dichtingen en luchtfilter. Soms kunnen olie restanten moeilijk te verwijderen en het is belangrijk om heel goed alle sproeiers en doorgangen te controleren als ze volledig vrij zijn. Een carburator zal nog goed werken als de hoofdsproeier nog half dicht zit met opgedroogde olie.



Terwijl het wachten is op de carrosserie onderdelen is er tijd om de resterende onderdelen te controleren en voor te bereiden op hermontage. Zo wordt het duidelij-

De Dellorto SHB18/12 is terug klaar om wat 2T mix te gaan verstuiven.

Let op de M6 trekkers om de magneto flange te verwijderen.

ke werken stukken er nog ontbreken of vervangen moeten worden. De meeste evidente stukken om te vervangen zijn: alle kabels, de elektrische kabelboom, alle rubbers (beenscherm, panelen, kick, rem, handvatten,…), badges en logo's, benzinekraan, zadelovertrek, bobijn, uitlaat, rubber buffers in de vork, dichtingset, lagers, banden, bouten & moeren….
Dan komt ook nog de motorrevisie. Allicht het meest gevreesde deel bij een restauratie. Niettegenstaande de 2-takt motor vrij eenvoudig is van constructie moeten alle onderdelen toch in orde zijn om een betrouwbare motor te hebben. Na een carrière van meer dan 30 jaar mag je er wel van uit gaan dat de meeste dichtingen en lagers aan vervanging toe zijn. Ook preventief is het meestal de beste methode om direct alle slijtageonderhevige stukken te vervangen. Een oude motor kan je mogelijks nog, na verschillende jaren stilstand, terug aan de praat krijgen maar hoe zal dat stand houden? Binnen de kortste keren is de dichting op de krukas lek, gewoon door ouderdom.

Opkuisen

Vooraleer met de demontage te beginnen is het aanbevolen om de buitenzijde volledig te ontdoen van alle vet en vuilresten. Er zijn ook een aantal speciale gereedschappen vereist om de motor zonder schade uit elkaar te halen zoals de koppelinghouder en vliegwieltrekker en -houder. Andere tools zijn ook wel handig maar niet absoluut vereist, de drijfstang houder, de twee M6 trekkers om het magnetohuis te verwijderen. Dat onderdeel heeft de reputatie van meestal te breken bij het verwijderen op de J reeks motoren, maar bij deze stelde dat geen probleem. Belangrijk daarbij is dat de boel goed warm gemaakt wordt, met een gasvlam, om het verwijderen te vereenvoudigen. Ook bij het verwijderen van de lagers is goed opwarmen een noodzaak. Echter zonder te overdrijven zodat de lagers niet blauw uitslaan want dan zijn ze beschadigd. Van zodra je het materiaal niet meer kan aanraken met de blote hand is het meestal warm genoeg.
Volgende keer, deel 3. ■

Hier is de veer die de koppeling platen op hun plaats houden net losgemaakt.

Een Lambretta van vader op zoon mits een kleine omweg.

Een "Special" verhaal

Sinds mijn prille jeugd , heb ik herinneringen aan deze Lambretta, aan de ritten door het Siciliaanse platte land, de smaak van de braambessen, de onvergetelijke ijsjes, de zang van de krekels, slechte wegen en de liedjes van Pupo.

CONCETTO BANDINELLI

Mijn oom reed met een Lambretta 125 Special. Zijn zoon zat voor hem. Mijn nicht, mijn zus en ik zaten achter hem. Vijf personen op een dubbel zadel! Zwaar voor het chassis! Arme Lambretta!
Juni 1968, in een klein dorpje van Sicilië. Roberto, 18 jaar, na lang sparen koopt zijn Lambretta 125 Special. Zoals bijna alle jongeren van die tijd wil hij ook met de scooter rijden. Voor het plezier, voor de schijn of voor het versieren misschien, maar ook om zich te verplaatsen en ook om te gaan werken. Met dit voertuig heeft hij veel werk verricht. Gedurende maanden zal de Special hem van Calascibetta naar de dorpen in de buurt brengen waar hij als metser werkt. Zelfs als Roberto zakken cement of zand vervoert op de Lambretta, blijft hij zeer zorgzaam.
In maart 1969, met de koffer in de hand, ruilt Roberto Sicilië voor België. Hij neemt afscheid van zijn familie en van zijn Lambretta die ergens in een schuur verdwijnt. Tijdens zijn bezoeken aan zijn geboorte land, haalt hij zijn scooter weer boven. Maar niet zo regelmatig meer en in 1973, verkoopt hij de scooteraan zijn schoonbroer Mario. Die is wat minder zorgzaam en de Lambretta verandert van look: nieuwe verf, nieuwe handvaten etc. Een van de valpartijen heeft de Special duidelijk gemarkeerd. Uiteindelijk, sinds de jaren 90, belandt de scooter in een hoekje van de garage.
In 2003, tijdens een bezoek aan mijn grootmoeder in Sicilië, haal ik met een bevende hand het plastiek weg die de Lambretta beschermde. Daar staat hij, dans son jus maar volledig intact. Het stof en de droge lucht hebben hem beter bewaard dan sommige scooters in de vochtige schuren van Noord Italië. Ik vraag mijn oom als hij iets van plan is met de scooter.

"Wil jij hem? Je mag hem hebben, ik doe er toch niets mee. Hij roest allen maar. Als je er iets mee kan doen neem hem dan!" Ik jubel, ik heb zojuist de "lambrettitis" opgelopen! We stellen nog een factuur op voor in 't geval van.

Vrachtwagen

Op een zondag morgen van oktober 2004 komt de Special er aan. Achteraan op een vrachtwagen, is hij daar, met zijn Italiaanse nummerplaat er nog steeds op. In het handschoenkasje zitten de papieren en het originele gereedschap - setje. Wat een opwinding !!! Roberto, mijn vader was ook in de wolken! Na meer dan 30 jaar, ziet hij zijn Lambretta terug!
Redelijk snel beginnen we met de demontage: het zadel, koplamp, enz. Een hele discussie ontstaat omtrent de verf die erop moet. En dan, voor de enorme uitdaging (we kennen niets van een volledige restauratie zoals deze), hebben we alles stopgezet. Gedurende nog twee jaar blijft de Special bij mijn ouders in de garage. Dan volgt het nadenken: als ik zo'n restauratie niet aankan, wie dan wel? Wordt vervolgd…■

Events

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

7/8 feb 09	International Motorbike Jumble, Oktoberhallen Wieze, Thema Vespa 02/3810887 bema.bvba@telenet.be
6-8 maart 09	Custom Show 2009 Antwerp, beurs op 07/03, rit op 08/03
16 may 09	**6° LCB Meet, @ Leopoldsburg, Dirty Devils Weekend**
3– 5 juli 09	Oysterboom Run 2008, Boom
23 aug 09	Rondrit voor 50 scooters uit de jaren '50 (pré 1960) markt Diksmuide vanaf 9h toysofthe50s@hotmail.com
30 aug 09	**6° Vlaamse Ardennen rit vertrek Spar Nukerke 13h**
20 sep 09	**2° Mosselrit**

Clubshop

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

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

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

Het weekend van 5 tot 7 juni te Lincoln UK

Euro Lambretta 2009

De Lambretta Club GB nodigt elke Lambretta eigenaar uit om deel te nemen aan de Euro Lambretta 2009.
Het event gaat door nabij de stad Lincoln. Op zo'n 74km van de havenstad Hull. Of op 342km van de Dover. De overzet Zeebrugge - Hull met de nachtferry van P&O, is dan meteen ook de beste manier om de locatie te bereiken.
Meer info en boeking via www.poferries.be of tel. 070/700774 (9-17h30 0,13€/m)
Ter plekke is er kampeermogelijkheid voor tent, caravan op mobilhome. De kampeergelegenheid is in de deelname prijs voorzien.
De jamboree begint op vrijdag om 12h en stopt op zondag ook om 12h. De kampeerplaats is reeds toegankelijk op donderdag dit tot de maandag morgen.
Het ontbijt op zaterdag en zondag, en een gala diner op zaterdag zijn telkens inbegrepen.
Meer info is beschikbaar op de website www.euro.ilambretta.com

Programma

vrijdag 5 juni 2009
Vanaf 9h00 aanvang van de registratie ter plaatste. Welkomstgeschenk en toewijzing van de kampeerplaatsen.

Zaterdag 6 juni 2009
Ontbijt, Rondrit, Club & parts meeting met concours d'elegance, Galadiner en speeches, Entertainment

zondag 7 juni 2009
Ontbijt, Rit;
12h00 officieel einde van de Jamboree

Inschrijving

Inschrijven kan enkel via de nationale Lambretta Club! Ter plaatse zal geen deelname mogelijk zijn indien niet vooraf ingeschreven werd.
Vóór 31 maart 2009 dient het inschrijving geld en formulier aanwezig te zijn bij de club. (Hou rekening met 5 tal werkdagen bij een bankopdracht). Een inschrijving formulier wordt meegeleverd met

deze Ciao! Ze zijn ook beschikbaar in elektronisch formaat op de club website. Eens de club de inschrijvingen gezamenlijk heeft overgemaakt aan LCGB is een anullatie niet meer mogelijk.

Plaatsen zijn net zoals vorig beperkt. Voor België zijn er momenteel 20 plaatsen gereserveerd. Deze worden toegekend aan de leden volgens datum de betaling. De prijs va deelname is € 95. Inschrijven zal ook mogelijk zijn op de 10th International Custom Show op 7 maart 2009.
Deelname storten op rek.nr. 979-6161146-02 van LCB
IBAN BE32 9796 1611 4602
BIC ARSPBE22 ■

Lambretta around the world

►Davida Laat weten dat ze aanwezig waren op de Intermot beurs in Keulen op 8-12 oktober 2008 waar ze zowel de verdelers als de gebruikers te woord stonden. Als enigste helm fabrikant in Engeland maken ze de helmen nog altijd met de hand. Op de beurs werd de nieuwe Union Jack 80000 (customer special) voorgesteld, kostpijs £ 295 www.davida.co.uk (KL)

►Tijdens de koude winterdagen komt de Lambretta allicht niet veel buiten maar wist je dat de Lambretta scooter ook een menig film voorkomt? Dan bedoel ik niet klassiekers zoals Quadrophenia maar echt ook tientallen andere films. Neem eens een kijkje op www.imcdb.org/search.php Geef bij Search for Vehicle Make, Lambretta in en je zult versteld zijn van het resultaat, inclusief screenshots. Wat dacht je van een LI series 1 bij Starsky & Hutch? (KL) ■

R

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

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