€ 1,50

10° année, N° 27 Apr/Mai/Jun 2009

Ciao!

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

Euro Lambretta & Elections

Scooter Crash!

Dans ce numéro:

6° LCB meet 2009	**2**
Editorial	**3**
Scooter Crash!	**4, 5 &11**
J50 Restauration Pt.3	**6, 7 &8**
Evènements & Clubshop	**9**
Euro Lambretta & élections	**10**

Ook verkrijgbaar in het Nederlands

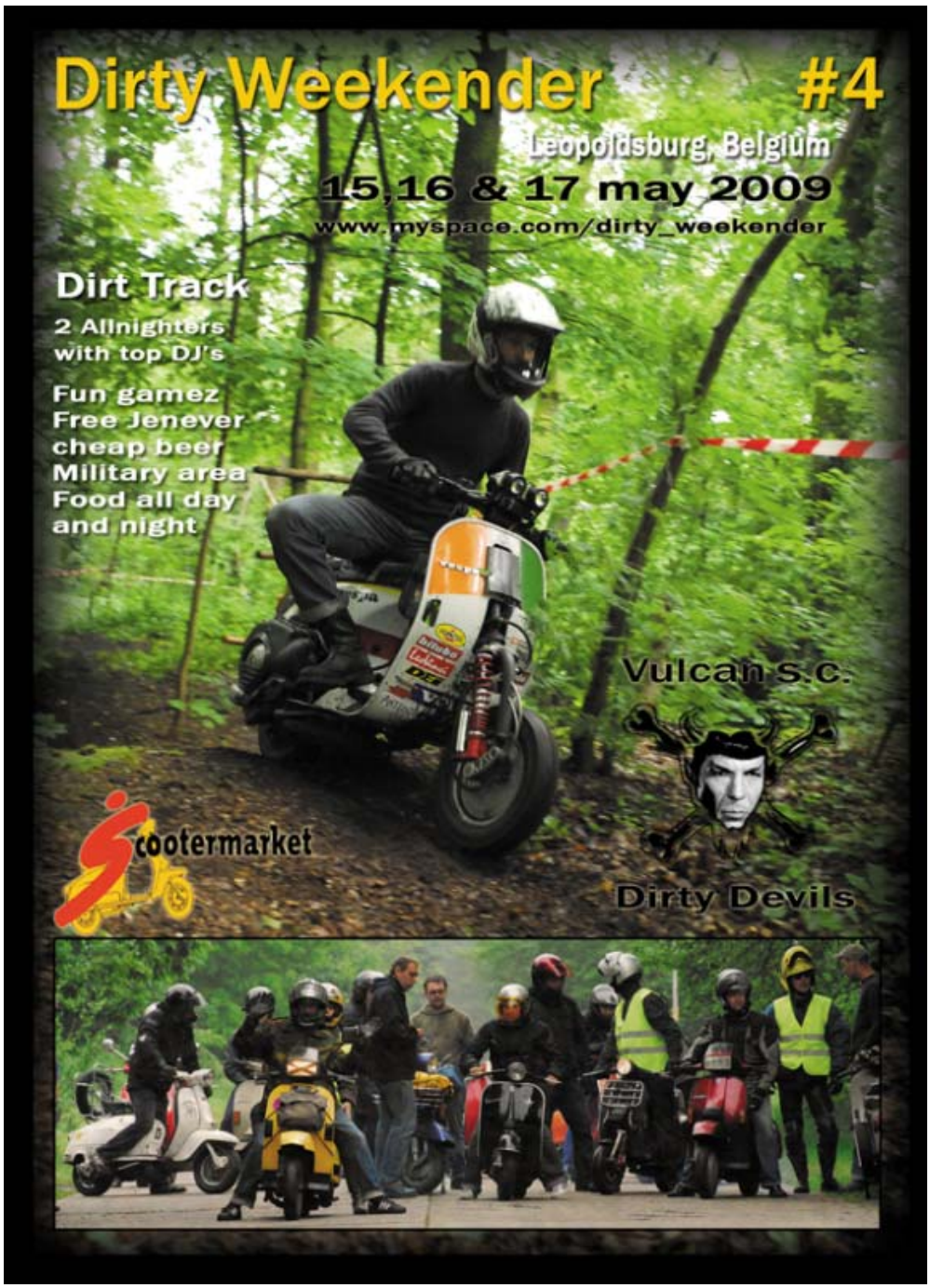
LCB invité chez les Dirty Devils

6° LCB – Meet à Leopoldsburg le 16 mai

Nous en sommes déjà à notre 6ième édition du meeting LCB.

Il y a quelque chose de spécial cette année... Nous soignerons pour la balade pendant le WE des Dirty Devils.
Nous attendons tous les amateurs de Lambretta à Bourg Léopold à 13h pour la sortie.
Nous auront une soixantaine de km à faire. Le long des anciens bâtiments militaires nous quitterons le "Camp de Berverloo" en direction des terrils de Beringen.
A travers les bois de Beringen vers Eversel. La il y a moyen de tirer à fond sur le câble d'accélérateur le long du canal Albert.
Juste pas sur le "circuit de Terlaemen" à Zolder mais on peut y sentir l'atmosphère de course. Via une belle partie du Limbourg (entre deux étangs) on roule par Zolder-centre vers le quartier Italien "Lindeman".
Il sera temps de laisser reposer nos scooters, le temps d'une bonne chope.
Nos perles métalliques auront beaucoup d'attention de la part des habitants. Après le retour se fera par les anciens bâtiments miniers de Zolder et par les bois d'épineux de Koersels-Kapelleke jusqu'à
Bourg Léopold ou les Dirty-Devils reprennent le flambeau.
Lieux du RV : locaux Scout ,Gillainstraat à Leoplodsburg
Ride-out @ 13heures
Plus d' infos à proposover du WE Dirty-Devils sur:: www.myspace.com/dirty_weekender

Erwin



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

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

N° de compte: 979-6161146-02
IBAN BE32 9796 1611 4602 BIC ARSPBE22
Pour votre publicité dans ce magazine, contacter Michel Keusters. 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

Tous les jours en allumant mon ordi, c'est devenu une habitude de vérifier les sites de mises à prix et les sites de ventes. Les derniers temps il n'y a plus grand-chose à vendre. Ce qu'on trouve bien c'est des scooters bien restaurés, et les prix sont aussi en proportion.
Le meilleur site c'est ebay.co.uk. Les anglais y connaissent quelque chose. Et tout compte fait les prix sont encore convenables avec le taux de change favorable.
Dernièrement j'ai vu un scooter hybride, non pas un scooter qui roule à l'essence et à l'électricité mais un vieux machin avec un moteur récent ou un bloc Gilera. Je dois dire qu'au début je trouvais ça criminel pour ce morceau de nostalgie. Mais en y pensant je me suis réconcilié avec cette tendance.
La transformation est très belle. La façon dont le cadre a été adapté et réassemblé. Du travail de pro. Personnellement ce genre de projet m'irait bien.
J'ai été attiré par un Lambretta LD avec un 125cc bloc skipper. Pour ceux qui sont venu au custom show de l'année passée se rappellent peut-être le LD noir.
J'aime bien d'antiquités avec une touche moderne.
Extérieurement il n'y a pas grande différence avec sont frère original. Seul les roues sont des 10 inch au lieu des 8 inch et en fonction du goût de l'acheteur avec ou sans frein à disque à l'avant. La grande différence c'est la façon de rouler. Fini de changer de vitesse et une meilleure accélération et la vitesse maximale est aussi environs 100km/h. Un vrai scooter pour tous les jours en ville. Provisoirement cela reste un rêve. Un jour peut-être ... mais maintenant il y a les enfants et les transformations de la maison.
Je vous souhaite une bonne lecture et beaucoup de plaisir en scooter cet été ■

CHRISTOPHE DEMIL

Un accident avec de sérieuses conséquences au coeur de Bruxelles.

Scooter Crash!

J'étais à une réunion du Royal Tiger Mussel Scooter club à leur dernier meeting à la rue Marche aux Charbon, pour papoter une peu. Après une bonne soirée de discussion à propos de scooters avec de la bonne musique je rentrais sur ma Li 125.

Ben Lewis

Mais la chance n'était avec moi lorsque je cognais l'arrière d'une Peugeot, à la hauteur des feux sur le Boulevard Anspach, en plein centre de Bruxelles. Complètement en tord, je n'ai pas pu freiner à temps. C'est assez ironique surtout que quelques semaines avant j'avais installé des freins à disque Italien répro. Je n'ai même pas eu l'occasion de prendre le levier de frein. Ma figure heurtait violement la lunette arrière de la voiture. J'avais un casque jet ouvert et le coup était rude. J'hésiterai encore à utiliser ce genre de casque. Ils sont cool mais c'est bien ma figure qui a cassé le carreau et pas le casque. Quel cauchemar, se retrouver avec ce genre d'ennui un vendredi nuit. Des gens filmaient avec leur GSM. Du sang partout et du verre brisé, mon nez cassé, des blessures au menton, mes vêtements ruinés et même quelqu'un qui voulait prendre mon sac pendant que j'étais à terre. L'ambulance qui m'amenait aux urgences c'était comme dans M*A*S*H mais sans les gags auprès. Un peu plus tard la police venait prendre ma déposition. Après les photos RX et 3 sutures je pouvais quitter l'hôpital. Avec un Polonais, qui après un incident à la batte de baseball dans un café a aussi été rafistolé nous avons essayé de trouver un taxi à 4h30 car il habitait dans le même coin que moi. Quelle nuit!

Scan IRM

Trois jours plus tard je recevais une lettre de mon assurance, les choses se réglaient avec la partie adverse et elle me ferait parvenir le montant des dégâts. Je retournais à l'hôpital pour faire une IRM de mes jambes, mes genoux me faisaient souffrir, ils avaient touché le guidon pendant le crash. C'était donc une contusion du fémur et du liquide dans le genou. Je pensais qu'ils en faisaient trop mais c'est l'assurance maladie qui paye, donc tout selon les règles. Heureusement cela n'était pas au EU.

Je commençais à démonter l'avant du scooter. Je ne me sentais pas bien en voyant sortir du verre du panneau. Au début je croyais que les dégâts n'étaient pas graves, garde boue, le carénage étaient perdus et la fourche était pliée mais le cadre avait l'air OK comme l'impact avait eu lieu à faible vitesse.

Sur ebay j'ai trouvé garde boue et carénage de remplacement et John McKeever me proposa amicalement la fourche d'une Servetta série 3. Mais en contrôlant plusieurs fois le cadre avec latte et triangle, j'ai vu que le cadre était plié à un endroit critique juste au-dessus de l'assise du roulement inférieur. Même la nouvelle fourche n'était pas droite dans son assise de roulement. Enfin une bonne nouvelle, un mail de Tim Vinck du Lambretta Club Rumst, qui me proposait un cadre de remplacement d'un Li avec anneau chromé et aussi une fourche.

Je plaçait quelques Photos des dégâts sur le site de Lambretta Club Belgium (www.lambretta.be/ forum) et en quelques minutes je recevais la proposition d'un cadre de remplacement. Tim me racontait qu'il avait aussi eu un accident dernièrement et qu'il comprenait ma situation.

Il me promettait de regarder dans sa grange pour trouver la fourche correcte. Ce qui voulait donc dire que j'allais tout devoir démonter et remonter sur l'autre cadre, cela prendra sûrement quelques jours

en travaillant fort. Cela se traduisait en quelques semaines de travail de soir avec le peu de temps libre dans notre jeune famille. Je décidais de ne pas m'occuper de peinture, en attendant se sera une sorte de rat-bike et l'achèvement sera pour l'hiver prochain.
La peinture originale dans la bonne teinte me parrait le plus difficile à trouver. Je me rendais compte que le scooter était peint dans la mauvaise couleur, donc j'ai essayé de touver la bonne laque mais ce n'est pas facile. Je connais le code-couleur "Lechler" numéro "Bianco Nuovo 8059", mais j'ai peur que je ne puisse pas simplement entrer dans un auto shop pour acheter cette peinture.

Euro Lambretta

En rentrant du boulot je passais à Niel chez Tim pour aller chercher le cadre. Pour être honnête il était en plus mauvais état que je pensais. Rouge et avec beaucoup d'éclat mais OK côté mécanique. C'est la raison pour laquelle je l'ai quand même acheté, pour un prix raisonnable. Idéalement ce cadre devrait être sablé et laqué mais il y avait trop peu de temps, à 6 semaine de l'Eurolambretta en de juin.
L'atelier de Tim est étonnant, il y a surement 10 Lambrettas dans différent stade d'achèvement, un tas de pièces en même quelques side-cars ! Tim avait aussi trouvé une fourche mais les boulons-charnières ne voulaient pas se défaire malgré qu'ils tournaient facilement. Les bras de fourche bougeaient dans leur logement mais les boulons étaient rouillés dans les tubes. En tapant avec un marteau sur les boulons j'ai abîmé le pas de vis(encore une leçon). C'est le genre de job à ne pas faire lorsqu'on est fatigué. J'ai donc imbibé les boulons de WD40 pour la nuit et j'ai commandé du "Plus Gas" de démontage sur ebay.
Le site de scooterotica.org me donna l'idée d'utiliser une douille de 19 par dessus la tête du boulon et de serrer le tout dans un étau. Le premier boulon sortait facilement jusqu'au point ou l'étau arriva à la fourche. Le 2ième boulon était plus dur et en utilisant un levier, l'étau explosait. Une mâchoire de l'étau était cassé! Merde, c'était un beau Irwin N° 3. Il est clair que Sticky ne blague pas dans son livre

(Suite en page 11)

Reconstruction d'un scooter Lambretta 50cc de 1969

Restauration Junior 50 Deluxe , 3° partie

Dans le Ciao! n° 25 et 26 il y avait la première et la deuxième partie de l'histoire Junior.
Avec cette troisième partie le Junior est quasiment terminé.

KURT LINGIER

En autant le couvercle latéral du moteur on a une première impression de l'état du moteur. On remarque que la chaîne a assez bien de jeu et que son réglage est presqu'à son maximum.

Il y a lieu de remplacer la chaîne, l'usure est bien visible en tenant les l'un à coté de l'autre. A cause du jeu entre les maillons l'ancienne fait une courbe plus prononcée.
Il est important de faire beaucoup de photos si vous n'êtes pas un expert, car après il a moyen de retrouver bien des choses. Ce qui, à première vue parait simple peu, après quelques semaines devenir difficile. Dès que l'embrayage, la chaîne et le pignon avant sont ôtés, le vilebrequin peut-être taper dehors. Le matériau utiliser pour taper doit toujours être plus doux, dans ce cas ci un marteau en cuivre ou en plastique fera l'affaire.

Ensuite, la grande roue dentée en le couvercle de la boîte de vitesses peuvent être enlevées.
Gardez bien l'emplacement des

différentes rondelles et roulements à l'esprit; (pensez aux photos).
Ensuite, c'est au tour de la boîte de vitesses et en dernier lieu l'axe arrière peut être enlevé.
Faites attention en ôtant le sélecteur de vitesses (sliding dog) de ne pas perdre les 2 petites billes d'acier et le petit ressort. Un moteur de junior ressemble fort au moteur de Li mais il y a peu de pièces qui sont interchangeables. Tout est plus petit et plus léger, ce n'est aussi que un 50cc
Le bloc peu être totalement nettoyé et contrôlé une fois toutes les pièces retirées. Les pas de vis ou tiges filetée abîmé sont des problèmes traditionnels, il y a aussi souvent des craquelures dans l'aluminium. Avec la connaissance nécessaire c'est relativement facile à réparer. Les pines de centrage du couvercle de la boîte de vitesse sont délicates. Si cette plaque n'était pas bien fixée au démontage ces trous de jauge sont probablement usée de par la charge. Ceci est une réparation très délicate, souvent il est préférable de trouver un autre moteur.
Si l'aluminium est trop oxydé ou décoloré à l'extérieur il y a moyen de le (faire) microbiller ou de le mettre dans un bain d'acide. L'intérieur est souvent bien conservé par l'huile mais en général il n'y a pas de problèmes de ce côté là.

Nouvelles pièces

Ensuite toutes les pièces peuvent être préparées pour le remontage. Il y a une liste de toutes les nouvelles pièces; joints, roulements, bourrages, vis platinées, condensateur, serres câbles en caoutchouc, plaques d'embrayage, ... Le piston

et le cylindre peuvent être gardés s'ils sont dans les tolérances. L'usure du vilebrequin et de la cale du volant doit être contrôlée. Et naturellement tous les logements de roulement doivent être bien propre avant d'être remonté.
Sur la photo la soudure à la hauteur de l'axe du moteur est bien visible. Il y avait de petites déchirures, c'est possible que se soient des impuretés dans le moule de production mais pour être sur on a quand même soudé. Entretemps le vilebrequins original est remonté. Après c'est le montage de la boîte de vitesse, l'embrayage et le couvercle avec le kick. Un nouveau piston a été commandé et le cylindre a été alésé. Ceux-ci aussi peuvent aussi être remontés. Ma première impression était qu'il y avait une assez haute compression en poussant à la main sur le kick. Le kick sur un junior a un autre rapport qu'un moteur de Li, en un coup le vilebrequin fait plus de tours. Lorsque le volant était remonté, tout avait l'air normal.

La Fourche

Entretemps le travail de peinture est aussi achevé. Le mieux pour le remontage c'est de commencer par la fourche. Les ressorts et la fourchette de gauche peuvent être remontés, ceci nécessite une certaine force et un certain soin pour ne pas abîmer la peinture. Une fois le ressort sous tension avec une clef il y a moyen de le bloquer avec une pince grip. Ainsi il y a la possibilité d'installer le caoutchouc inférieur. Le supérieur a été placé le premier. En mettant les silentblocs dans l'eau chaude ils deviennent un peu plus mou, ce qui facilite le placement. Sur la photos l'on voit de quoi ont l'air la fourchette et le ressort après galvanisation. Faites attention de monter la bonne fourchette sur le bon pied de fourche sinon il faut tout recommencer. Une fois la fourche complétée, elle peut être remise sur le cadre. C'est plus simple de d'abord monter le pied central, les câbles et la serrure de guidon. Une fois la fourche en place alors le moyeux avant et la roue peuvent être mis en place. Ensuite vient le guidon et le raccord des cables de commande. Ceci est délicat et prend beaucoup de temps d'alignement pour que les

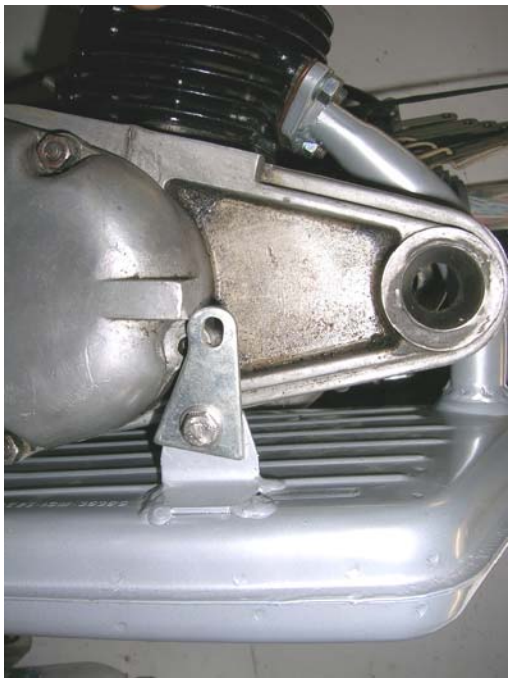
(Vervolg op pagina 8)

(Vervolg van pagina 7)
commandes soient souples.
Pour pouvoir raccorder les câbles il faut naturellement le moteur, mais l'axe ne doit pas encore être fixé définitivement car il faut encore le défaire pour attacher le pot d'échappement. En utilisant des silentblocs plus récent il faut noter que l'axe doit être plus long, ainsi de les 2 pièces coniques sont aussi un peu plus longues. Le résultat est a voir sur la photo. A noter aussi que le réservoir d'essence est peu plus grand sur les juniors plus ancien.
Ensuite il y a encore une série de petites choses à monter qui demandent aussi l'attention et le temps pour être bien placées. Le feu arrière, le ressort et l'amortisseur arrière, la pédale de frein et son câble, l'échappement, le choke et le robinet d'essence, le carburateur et le filtre à air, la selle, les capots pour l'air pulsé, la bobine et la boîte de distribution, le klaxon, le garde boue avant, les poignées des panneaux latéraux,.... Ces dernier sont fixé au cadre avec 4 boulons. Pour ce faire il y a un support avec 4 écrous soudé à l'arrière; mais des 4 il y en avait 3 perdu par la rouille. Une solution est d'utiliser une sorte d'écrou aveugle dans un clips à glisser sur le bord du métal.

Le J50 Deluxe commence à reprendre forme.

Premiers essais

Finalement le moment des premiers essais est arrivé. Un peu d'essence dans le réservoir, kicker quelques fois pour que le mélange se fasse, installer une nouvelle bougie et puis essayer. Etonnant mais au premier coup de kick le petit moteur s'est mit a tourner. C'est un beau moment après tant de mois de travail d'entendre tourner le scooter. Apparemment il y avait encore un problème de ralenti, mais en nettoyant le gicleur c'était solutionné. Pour avoir le gicleur totalement propre il s'avère parfois nécessaire de passer dedans avec un fin fil de cuivre afin d'ôter les restants d'huile séché. Comme finition il faut encore la protection en caoutchouc du carénage, un nouveau compteur J125 (100km/h) dans le capot du guidon, les caoutchoucs sur la pédale de frein et la pédale de kick, les écussons sur le cadre et sur les panneaux latéraux.
J'attends encore les dernières pièces, le tapis de sol, les poignées noires les lampes de 6V avec wattâge correct. Mais le rodage des nouveaux roulements et bourrage peut commencer. ■


Les nouvelles pièces ont aussi besoin d'être adaptées.

Events

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

16 may 09	**6° LCB Meet, @ Leopoldsburg, Dirty Devils Weekend**
20 jun 09	Lambretta Club Rumst, Club Day 12h Ride-out, Ace Cafe Hollebeekstraat 4, Rumst
3– 5 juli 09	Oysterboom Run 2008, Boom
23 aug 09	Ballade pour 50 scooters d'années '50 (pré 1960) marché Diksmuide de 9h toysofthe50s@hotmail.com
30 aug 09	**6° Ballade Ardenne Flammande départ Spar Nukerke 13h**
20 sep 09	**2° Balade aux moules** E19 Antwerpen – Breda ; sortie n°4 St. Job in 't Goor/Brecht, en haut au rond-point à droite et puis à 500m sur la gauche. RV 9 heures, départ 10 heures précises
27 sep 09	de 10h www.Lambrettafinder.com portes ouvertesd, de 13h Balade

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 A4	Patches	Legshield Banner
100% coton 150gr/ m² pré-lavé L/XL/XXL	Beau bic à encre bleu avec logo du LCB	Autocollants LCB pré-découpé 6 ou 24/A4	Lambretta Club Belgium	Textile de haute qualité et imperméable avec 2 sangles de serrage
185gr.	10gr.	15gr.	Club 90x21 **€ 4** Shield 80x38 **€ 5** 15gr.	85gr.
€ 9 (€7 LCB membr)	**€ 1**	**€ 1/A4**	**€ -1 LCB membr.**	**€ 18 (€15 LCB memb)**
Envoi prior par la poste: Belgique jusqu'à 100gr: € 1,04 -350gr.: € 1,56 - 1kg: € 2,60 Europe jusqu'à 100gr.€ 2.40 - 350gr: € 4,80 -1kg: € 8,80 (Recommandé = + € 4,30)				

Elections parlementaires régionales et Européenne le WE du 5 au 7 juin

Euro Lambretta pendant les élections?

Le dimanche, 07 juin 2009.En tant que bons Belges nous sommes obligés par la constitution de remplir notre devoir de citoyen.

ERWIN

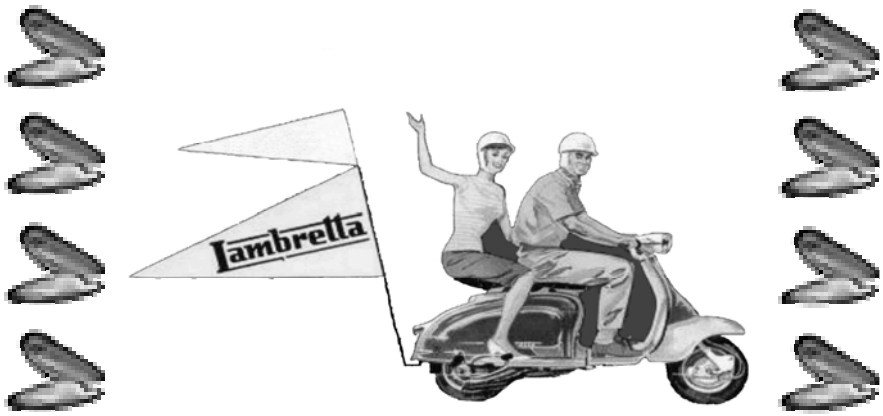
Juste ce WE là à lieu le 20ième Euro-Lambretta à Lincoln, en Angleterre.
Comme vrai Lambrettiste le choix est vite fait…direction l'île.
Les Scooters nous intéressent et pas ces politiciens qui ne pensent qu'à leurs propres intérêts. Mais on est obligé d'aller voter . Heureusement que les faiseurs de loi on laissé quelques ouvertures dans le systême électoral en cas d'absences. Que doit-on faire pour être en ordre.

Les membres qui sont inscrit pour le jamboree trouveront une attestation dans ce Ciao! avec laquelle ils peuvent aller à la maison communale avec la convocation électorale.
Prenez toutes les preuves possible de votre absence, par exemple, la réservation du bateau Zeebruge-Hull.
Présentez vous à l'état civil et vous recevrez un document signé par le bourgmestre, il faudra le garder quelque temps. Si vous le désirez il a aussi moyen de faire une demande de procuration. Tout ceci doit se faire au plus tard le vendredi avant les élections.

En Bref
Avant vendredi 5/6/2009 se présenter à la maison communale avec votre convocation, l'attestation du LCB et éventuellement la confirmation du bateau.
Normalement il ne doit pas y avoir de problème, si l'administration fait des difficultés prenez contact avec le LCB via erwin@lambretta.be of 0479/997.776 et on vous aidera ■

2° Balade aux Moules à Yerseke

20 sept 2009



Départ : E19 Antwerpen – Breda ; sortie n°4 St. Job in 't Goor/Brecht. En haut au rond-point à droite et puis à 500m sur la gauche. RV 9 heures, départ 10 heures précises Pour plus d' info: michel.keusters@telenet.be of 0479/38.34.32

(Suite de page 5)
quand il dit d'amener la fourche chez un spécialiste pour ôter les boulons. Finalement en chipotant beaucoup j'ai pu extraire les boulons de la fourche de Tim. Après avoir nettoyé le cadre à la brosse métallique et avec des chiffons je décidais de transférer les pièces de l'ancien cadre. C'est étonnant de voir comme l'âme de la machine passe lentement de l'un à l'autre.
A début le nouveau cadre ressemblait à un triste tube de fer mais après quelques heures il commençait à ressembler à un scooter et l'ancien cadre à un restant. Maintenant le scooter est presque complet, j'attends encore le carénage et le garde boue d'ebay. Pendant le remontage il s'est avéré que les câbles électriques était en mauvais état, j'en commandais donc un neuf. J'espères que je serai prêt à temps pour l'Euro Lambretta en

juin. Une simple erreur de conduite m'a couté pas mal d'argent et d'effort. J'ai remarqué que le réseau Belge d'amateurs de scooters est serviable lorsque quelqu'un a des problèmes. Encore merci à Tim et John. J'ai appris à tenir une distance suffisante des voitures et si vous penser faire du tuning, n'oubliez surtout pas les freins! ■

Microsoft CERTIFIED Partner

2009 Preferred Partner GOLD

belgacom

Popsy

hp

telenet

sage

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**

LINGIER COMPUTERS • OOSTENDE

SELEXION®
IL Y A ENCORE DES HOMMES DE MÉTIER