€ 1,50

10° année, N° 28 Jul/Aoû/Sep 2009

Ciao!

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

Résume Euro Lambretta & preview 2012

Bol d'Or Lambretta 1955

Dans ce numéro

Preview Euro Lambretta 2012	2
Editorial	3
Fonctionnement de fond des route	4 & 5
Résumé Euro Lambretta 2009	6, 7 &8
Events & Clubshop	9
Bol d'Or Lambretta 1955	11

Ook verkrijgbaar in het Nederlands

Le LCB organise le 23° Jamboree Euro Lambretta

Euro Lambretta 2012 en Belgique

Le Lambretta Club Belgium à l'honneur de pouvoir organiser le 23° Euro-Lambretta.
Ce sera en 2012. Pour la première fois ce grand évènement se déroulera en Belgique.

ERWIN

Déjà en 2006 en France pendant l'Eurolambretta les premier pas furent mis. Apparemment il n'y avait aucun candidat organisateur pour 2012. Après de rapides discussions on décidait de poser notre candidature. Pendant la réunion des présidents à l'Euro 2007 en Allemagne il y avait plusieurs pays qui auraient aimer avoir 2012. Tout se déciderait en Suède, mais le Portugal aurait l'avantage car ils étaient plus avancé dans l'organisation et qu'ils avaient eu déjà plusieurs refus. En Suède en 2008 il était confirmé que le Portugal serait le pays organisateur pour 2012.

Dommage, mais on ne restait pas sans rien faire. Des rencontres informatives avec les Ecossais qui ont 2013, donnaient quelques résultats. Ils étaient prêt a céder leur date à un pays qui n'a encore jamais organisé l'Euro-rally. Etaient en lisse, la Belgique et la Pologne. Les bons contacts avec les Ecossais joueraient sûrement en notre faveur. De Quelques autres pays pourraient voter pour nous, l'Autriche, la Suède, l'Allemagne, l'Angleterre.

Portugal

C'était poignant, plein de stress nous allions vers l'Angleterre. La décision pour 2013 y tomberait. Ca n'arrivait pas si loin, avant la réunion des présidents le Portugal vint nous trouver pour nous demander de reprendre l'organisation pour 2012. Probablement étaient-ils pris par le temps. Sans hésiter nous acceptions. Les Ecossais aussi étaient content car alors ils pouvaient pour la deuxième fois organiser l'Eurolambretta. Les Polonais par contre étaient moins content, ils devraient encore attendre quelques années.
Comme c'est un grand évènement il faudra remanier le LCB les prochains mois.

Nous sommes bientôt prêt pour faire une ASBL de notre club.
Ce sera bénéfique pour les membres pour pouvoir pex. proposer des assurances à bon compte. Ceci est pour plus tard..
Nous avons commencé avec les premières préparations. Première priorité; trouver un bon endroit. Nous sommes en pour-parlé avec quelques villes, mais ce n'est pas facile de trouver une ville qui puisse accueillir 750 Lambrettistes avec une grande salle et la possibilité de camper dans les environs. Appel à tout le monde qui pourrait avoir des contacts avec des villes, des sponsor s, prière de nous informer. Les semaines qui viennent on en reparlera mais notez déjà dans vos agendas, 2012, EURO-LAMBRETTA en BELGIQUE
■

Visitez le forum Européen Lambretta

www.lambrettaforum.eu

Le seul forum spécifiquement pour les scooters Lambretta.
Différentes rubriques , restauration, tuning, technique
Registrez vous aujourd'hui encore, c'est gratuit.

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

Dernièrement je rencontrais une connaissance à Audenarde. Il savais que je collectionnes des scooters et il me racontait fièrement sa nouvelle acquisition, un Vespa.
Un Vespa 150cc bien restauré du début des années 60. Il y avait quelques petites choses qui ne fonctionnaient pas à 100% et il me demandait de venir voir. Pas de problèmes….

Quelques jours plus tard j'étais chez lui et sa belle se trouvait dans son garage. Dès le premier coup d'œil, oh non, un curry. Pour ceux qui ne savent ce qu'est un «curry», c'est un Vespa restauré dans un des pays asiatique. En soit pas de problèmes, mais souvent ces restaurations ne sont pas terrible(moteur bon marché, peinture couci-couça, chrome …)
Ne commençons pas avec des préjugés. Je lui demandais quelques explications. Selon lui c'est le vendeur qui avait fait la restauration.
Plus il racontait, plus les poils se dressaient sur mon dos. Tant de contradictions, incroyable. Et puis le prix 2000 eur pour un scooter restauré. L'histoire était complète, c'est bel et bien «un curry».
Ce n'était pas un problème pour lui ce qu'il aime c'est le look, c'est le plus important. Nous avons tous été embobiné par le look de Lambretta ou Vespa.
Pour revenir au sujet, il y avait encore quelques petites choses pour lequel le vendeur n'avait pas eu le temps avant la vente.
En bref, l'embrayage n'est pas 100% de plus les bourrages du vilebrequin sont foutus ce qui fait qu'il prend l'air et qu'il fume beaucoup.
Pour arranger le tout il faut compter de 6 à 800 eur(révision moteur).
Pour terminer, je ne veux pas insulter ceux qui roulent avec un «curry» ou un SIL Lambretta mais je veux simplement attirer l'attention sur le fait que des restaurations bon marché peuvent présenter des défauts cachés, ce qui fait que au bout du compte on arrive au même prix qu'une Italienne.
Un conseil, renseignez vous avant d'acheter.
Profitez de l'été et on se verra à la balade des Ardennes Flamandes.

Pour terminer avec les mots de Karl Van Nieuwkerke
Vive le Lambretta……..■

CHRISTOPHE DEMIL

Retro Reportage

Le fonctionnement du fond des routes 1956

La sécurité comme souci principal.
Le ministère des travaux publiques a publié au courant du mois de février une liste des soumissions pour le fond des routes.

La première constatation est qu' au courant de ce mois environs 247 million de francs belges ont été attribués ce qui est une amélioration remarquable comparé aux autres mois.
De nombreux travaux , parmi eux les soumissions prévues pour décembre ou janvier, ont enfin été attribuées. Les travaux de février n'ont finalement été effectuées que pour la moitié.
Les travaux suivant pour plus de 1million de francs ont été soumissionné en février et seront bientôt exécutés.
Ce mois ci il y a encore eu plus de travaux en Wallonie qu'en Flandre. Au total sur les 4 mois le montant est à peu près égal, ce que est un grand retard car selon les plans du fond des routes, hormis les autoroutes qui sont en plus grande partie en Flandre il était prévu 43 million pour la Flandre et 265 million pour la Wallonie.

Un grand retard devrait donc être refait pour exécuter le plan original, ou bien
La modernisation de nos routes est de plus en plus urgente. Même si elles étaient en bon état elles ne

Vue sur l'avenue De Smet De Naeyer à Ostende

Pays	*Morts 1956*	*Nbre de véhicules*	*Route km*	*Véhicule par 1000km*	*Morts par 1000km*
België	*686*	*600.000*	*22.415*	*27.760*	*30.6*
Engeland	*5.517*	*4.500.000*	*350.000*	*12.850*	*15.7*
Frankrijk	*8.000*	*4.300.000*	*610.000*	*7.000*	*13.2*
USA	*36.000*	*60.000.000*	*4.800.000*	*12.410*	*7.5*

En Flandre	
Autoroute Bruxelles - Ootende	
Partie Bekkerzeel – Ternat	*2.816972*
Pont 43 à Gran -Bigard	*9.403.882*
Pont 42 à Gran-Bigard	*4.016.342*
Pont 65 à Melle	*3.659.265*
Pont provisoire à St-Ulrikskapelle	*3.153.950*
Ponts provisoires bailie à Melle	
Aalter, Zandvoorde, Erembodegem	*12.367.633*
Total	*35.418.044*
Autres Travaus	
Slijkenslaan à Ostende	*5.753.504*
Kerkstraat à Wenduine	*1.406.627*
Transit de Blankenberge	*6.355.133*
De Smet de Naeyerlaan à Ostende	*3.021.254*
Rougte à Eernegem	*2.386.843*
Construction d'un mur à Temse	*4.694.633*
Aalst – Gare Haaltert	*1.863.020*
Deurle – recticication etc	*1.673.839*
Aalter – pont sur canal	*4.942.038*
Diest – Beringen	*2.996.847*
Total	*35.093.738*
Dans le Grand-Bruxelles	
Bd. De Souverai à Oudergem	*6.037.090*
Av. Van Praet	*7.783.825*
Petit ring	*11.967.876*
Total	*25.788.791*
En Wallonië	
Rude de gare à Chatelet	*4.532.140*
Rue d'Acoz à Chatelet	*2.241.260*
Neufchateau croisement N15,N45	*1.115.760*
Route Waha – LaRoche	*4.182.750*
Suxy – construction d'un pont	*3.967.313*
Nouvelle route Didi – Belgrade	*27.569.535*
Yvoir –contournement	*10.033.921*
Gembloers – Rhisnes	*3.352.178*
Total	*95.776.610*

répondent plus pour la circulation croissante.
Le tableau suivant montre la situation et prouve que c'est à l'avantage de tout utilisateur de voir construire de bonnes routes modernes.

De ces chiffres résulte que le nombre d'accidents mortels par 1000km est en relation étroite avec le nombre de véhicules par km.

Uniquement les USA font exception mais c'est grâce à leurs nombreuses autoroutes modernes. Par contre l'Angleterre a une mauvaise moyenne à cause du peu de routes modernes. Ces statistiques démontre donc que pour diminuer la mortalité sur nos routes il faut moderniser le réseau.

Source: note interne du Ministère des Travaux Publiques février 1956 ■

	Soumissions	Expropriations
Mois précédents	415.565.790	156.282.547
Février 1956	206.899.845	40.933.534
Total	622.465.635	197.216.081

Le 5, 6 & 7 juin 2009 à Lincoln UK

Euro Lambretta 2009

Enfin le départ , après un long décompte, beaucoup de discussions et d'organisation et de mécanique pour que tout soit prêt.

PEWE

Grâce à Tim il n'y a pas eu de problème pendant la traversée. Vers 15h on arrivait à Zeebruge ou l'on attendait de monter dans ce colosse qui nous amènerait de l'autre côté de la manche. L'embarquement se passait facilement, on se retrouvait à bord où nos scooters étaient arrimés de façon "proffessionelle" avec des cordes. (je n'avais pas fort confiance, mais ils n'ont pas bougé et pas d'effet domino) Nous recevions nos clefs et les chambres étaient distribuées. On était tous ensemble à bord et la fête pouvait commencer! Bien mangé et bien bu et nous nous enfoncions dans notre lit pour enfin commencer l'aventure trans-manche. Sans trop de malades (grâce à la dramamine) on arrivait de l'autre côté et la balade vers Lincoln commençait. Avec le soleil nous démarrions vers l'Euro-Lambretta. A la demande, le groupe a été divisé en petit groupe faciliter le voyage. Sans trop de problèmes (à part Tumkie et Eric) on arrivait sur les terrains de "Euro-Lambretta".

Cochon à la broche

Le domaine était comme un terrain de golf, bien tondu en bien entretenu, ça avait l'air bien.
Après avoir monté notre tente et après notre première visite au sanitaire on était près pour le cochon à la broche qui était prévu dans le forfait. On apprenait par l'organisation qu'il y avait du retard pour le dîner, mais on attendait plein d'espoir et avec l'estomac grognant. Du au retard dans la distribution il y avait quelques discussion dans la file ce qui n'a pas fait du bien à l'ambiance. En plus cela ne valait même pas la peine d'attendre, c'était immangeable, m'enfin peut-être mieux demain pour le dîner de gala.
La sauterie pouvait commencer, Let's Party !
Le lendemain nous avons été réveillé par le bruit de la pluie sur la tente, le vrai temps anglais. Mais après quelques heures grâce au vent la pluie disparaissait, le vent augmentais, il faisait nuageux mais sec.
Comme les belges étaient bien représentés Tim (TV200), Jan (Li series2), Frans (Sx200 mod style) et moi-même (Jet200), on se portait candidat pour participer au customshow. Après avoir bichonner nos machines elles étaient exposées parmi d'autre candidats

ne Lambretta 150LD avv Mayfair état «showroom» Ceci est une édition spéciale, pourvu d'un tas d'option comme une jauge et un démarreur électrique!

sérieux. En fin de compte personne n'a gagné mais nous avons maintenu le spirit olympique, participer est plus important que gagner. Les Belges étaient présent. J'attendais beaucoup des stand présents. Les anglais ont eu comme sponsor des grands noms comme Ikon, Lambretta Clothing and watches, Allstyles etc. Mis à part quelques petits représentants il n'y avait pas grand-chose à voir. Mais nous étions en groupe, en bonne compagnie. J'ai appris ce WE qu'il faut créer soi même son amusement. Mes mâchoires faisaient mal, tellement on a ri. Merci aux comédiens Bart et Tim.

Un beau D de course.

Diner de Gala

Nous avons raté la balade vers le musée Lancaster, Nous avons encore essayé de rattraper le groupe mais il parait qu'ils sont arrivés sur un aérodrome désert ou il n'y avait rien à voir. Nous avions probablement raté le signal de départ et nous sommes alors allé au centre de Lincoln où nous avons mangé de bons "fish and chips" dans un pub local. Beaucoup de Lambrettistes nous ont rejoint et nous avons encore profité quelques heures du soleil, de bonnes chopes et de la compagnie.
Le dîner de gala approchait doucement. Bien lavé et rasé et avec nos meilleurs habits nous sommes allé à la grande salle où une table nous a été attribuée parmi les participant du monde entier.
Nous avons bien mangé et il y avait bonne ambiance. Le décor de la salle et le service étaient soignés.
Après le repas il était temps pour les speechs de tous les présidents des clubs présents et je dois dire que Tumkie a très bien parlé. Le truc du ballon n'a pas très bien fonctionné (Tumkie voulait déformer sa voix en inhalant de l'hélium) , mais le message est bien passé : "la Belgique est prête pour 2012.!"
L'heure de vérité était arrivée: la Belgique gagnerait elle à la loterie le GP200 indien?. Cet honneur allait a un Ecossais qui fumait tranquillement sa cigarette et qui fut subitement bombardé propriétaire d'un GP rouge sang. Quelle aubaine.
"Ready Steady Go" était au programme. Ils nous ont fait entendre toute l'histoire de la musique sans oublier un seul succès. La qualité n'était pas terrible. La bière coulait à flot et l'ambiance était au rendez-vous.
Nous allions vers nos tentes, fatigué et repus, pour être reposé pour le dernier jour.
Après avoir essayé de se remplir le ventre avec le petit déj. disponible (pain spongieux, oeufs sans goût et du lard à moitié cuit) nous avons démonté nos tentes et chargé nos Lambrettas pour le trajet vers le ferry.
En groupe et en colonne nous avons suivis "ace face" Jurgen direction Hull où le rituel d'embarquement recommençait.
Malgré, d'après moi, la pauvre organisation, c'était un WE réussi vu l'amitié et l'amusement.
Merci à tous les Belges qui ont représenté notre pays. Maintenant nous pouvons nous concentrer sur l'organisation de l'Eurolambretta 2012. ■

Ce lancaster à 4 moteur sur un ancien aéroport.

Au centre de Lincoln nous avons été reçu par les officiels locaux

Toutes les belles histoires ont une fin: en chemin vers de ferry de Hull

Events

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

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
7/8 nov 09	26° Bourse d'échange & Expo-show pour mobylettes, scooters , motos et piéces: Fabriekspnad Roeselare 051/723113 info@veteraanmotorenhoutland.be
17-19 dec 09	Vehikel, Veemarkthallen Utrecht www.vehikel.com
19 dec 09	LCR X-mas Ride Out 12h, Pimp you ride, Ace Cafe Hollebeekstraat 4, Rumst

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	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)

6° Promenade Ardennes Flamande

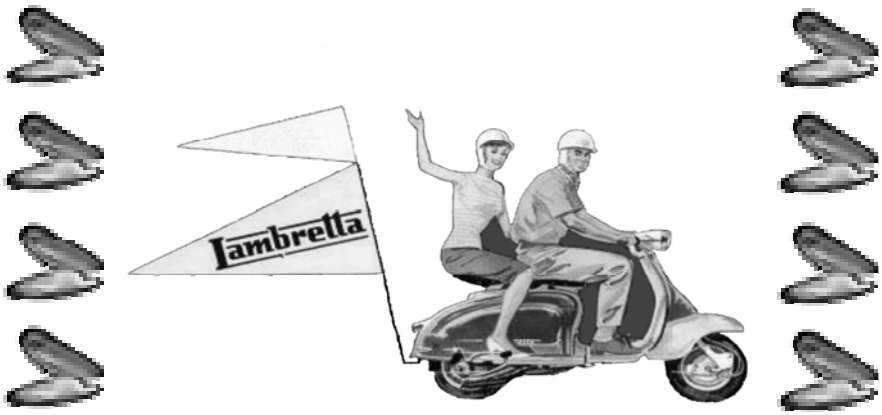
30 août 20009

Le Lambretta Club de Belgique organise pour la nième fois sa promenade des Ardennes Flamandes le dimanche 30 août.
Une balade le par des villages et des senties pittoresques.
Suer sur le Koppenberg et sur le Taaienberg.
Un défi pour l'homme et pour la machine.
Tout le monde est la bienvenue les scooters modernes et anciens, sans faire de différence entre Vespa et Lambretta.
Réservez le 30 août dans vos agendas et j'espère pouvoir vous recevoir à Nukerke (Maarkedal) vers 13h30.
Le départ est prévu pour 14h
Spar De engel, Rijksweg (N60) Te Nukerke
Parking ■

CHRISTOPHE DEMIL

2° Balade aux Moules à Yerseke

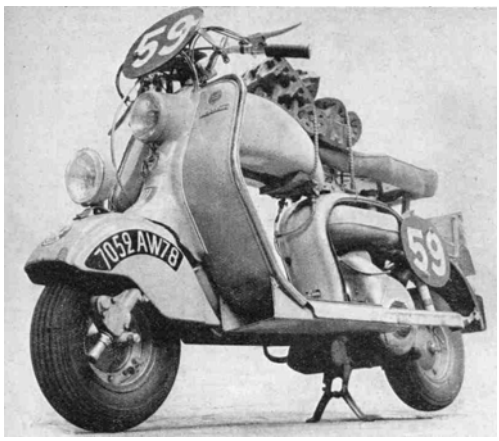
20 sept 2009



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

Flashback 1955

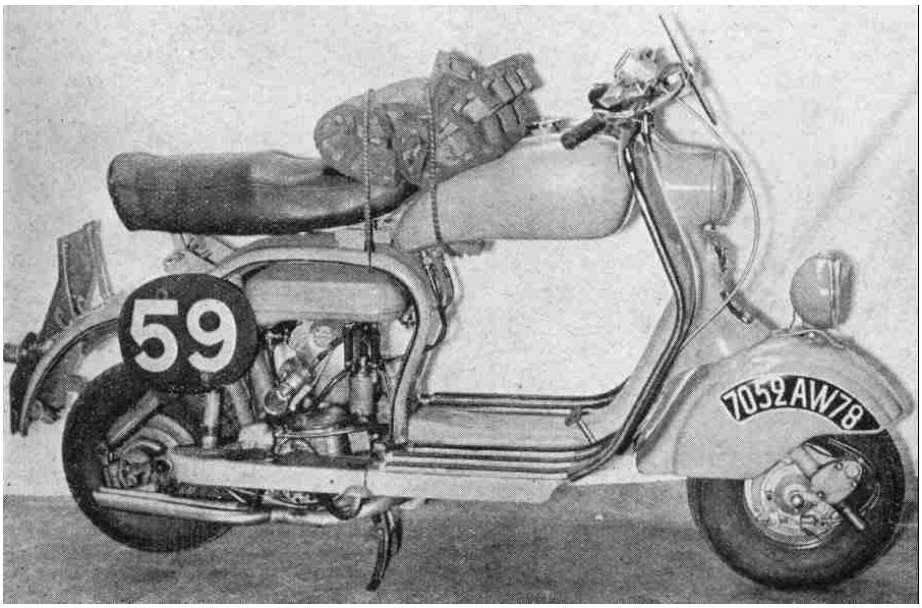
Le Lambretta du Bol d'Or



Grâce â l'amabilité de Royal Scooter, l'important magasin de la rue de Courcelles, il nous a été possible de faire un petit tour sur le Lambretta que Brugeilles et Daric pilotèrent durant le dernier Bol d'Or couru â l'autodrome de Linas-Montlhéry.

Quelques modifications furent apportées â ce scooter en vue des dures épreuves qu'il allait devoir affronter. En premier lieu le cylindre fut coiffé d'une culasse Vortex ce qui, tout en augmentant légèrement le taux de compression, garantissait un meilleur refroidissement. Un carburateur Dellorto type Racing â cuve séparée de 23 mm de passage de gaz vint prendre la place du carburateur d'origine. Et enfin un pot d'échappement Motophone compléta l'équipement spécial. Citons également une entrée d'air additionnelle pour la turbine s'ouvrant â l'avant du marche pied.
La partie cycle, elle aussi, subit quelques améliorations: un réservoir de carburant d'une contenance de 12 litres prit place au centra du scooter entre le tube de direction et la selle, des amortisseurs supplémentaires augmentèrent sensiblement le confort, et la tenue de route, l'avant un G.N. et â l'arrière nu Girolux, une selle double Aurora permit aux pilotes de s'allonger sur la machine et enfin un éclairage Cibié, se composant d'un phare frontal de 130 et d'un «antibrouillard » de 130 au gardeboue, rendit la ronde nocturne plus sûre et moins fatigante.
Tout au long des 24 heures, le Lambretta couvrit la distance de 1.508,85 km, ce qui représente une moyenne horaire de 62,668 km/h. Les pilotes soulignèrent l'excellente tenue de la bougie qu'ils n'eurent point a changer: une Marchal RR33H d'un degré thermique de 240. Des louanges aussi pour l'huile Antar 2 temps d'une miscibilité parfaite.
A la lueur de la courte promenade que nous avons faite en chevauchant ce scooter compétition, voici ce que nous avons remarqué.
La position tout â fait « course » ne man qua pas d'agrément, Petit guidon étroit, commandes bien en mains, possibilité de s'allonger sur le réservoir (recouvert de caoutchouc mousse) et... bruit d'échappement dépassant certainement les 95 phones. Un reproche: l'insuffisance du freinage. La pédale de commande du frein arrière ayant conservé sa place d'origine, n'était pas commode â atteindre en position couchée et le frein avant manquait d'efficacité.
Les accélérations se révèlent supérieures à celles qu'il est possible d'obtenir d'un Lambretta normal, mais la vitesse de pointe est sensiblement la même à 5 km/h. près (88-89 km/h au lieu de 82-83). La présence de la super-culasse et du carburateur racing out donc fait gagner des CV au bas-régimes, sans apporter d'augmentation notable de tours/minute. Le Bol est avant tout une course d'endurance et la préoccupation majeure des concurrents est de « tenir ». La Lambretta de Brugeilles et Daric a tenu jusqu'au bout sans jamais laisser tomber la moyenne.
La présence du gros réservoir améliore sensiblement la répartition du poids sur les deux roues et il s'ensuit, malgré les petites roues, une stabilité remarquable qui permet de virer vite en couchant la machine, comme une moto. Un bel engin qui fera certainement encore parler de lui! ■

Source: Revue Technique Motocycliste n°.101 15/07/1955



Microsoft CERTIFIED Partner

2009 Preferred Partner GOLD

belgacom

Popsy BUSINESS SOFTWARE

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