

# Viva Lambretta!

Ferdinando Innocenti werd een grote industrieel voor WO II met de productie van metalen buizen die hun toepassing vonden in vele, verschillende constructies, zoals die van het WK voetbalstadion in 1934. Gedurende WO II leverde Innocenti onderdelen voor bommen en werkten er 7.000 mensen in zijn fabrieken.

Na de oorlog wilde Ferdinando het Italiaanse volk mobiel maken en construeerde hij een tweewieler dat geïnspireerd was op de kleine motorfietsen van de Britse paratroopers. Hij had een meeting hierover met de Italiaanse designer Corandino D'Ascanio. Maar de twee temperamentvolle heren hadden verschillende inzichten en Corandino ging verder met Vespa. Het klikte beter met Pierre Luigi Torre, die als de vader van de Lambretta-scooter gezien mag worden, die geshouwd werd als 125 M (model A) op de Salon van Parijs in 1947. In 1952 werden er al 96.000 van geproduceerd.

In 1966 overleed Ferdinando en zijn zoon Luigi nam het over in een tijd van sociale onrusten in Italië en een tijd waarin de kleine auto aan populariteit won. Er moest dus iets gebeuren om Lambretta op de been te houden. Dit resulteerde in een nieuw design in 1967 van de hand van niemand minder dan Nuccio Bertone (GP- and Luna-serie). Helaas zakten de verkopen in elkaar. In 1971 moest Luigi het Innocenti-concern vanwege gezondheidsproblemen verlaten en het bedrijf werd toen verkocht aan Leyland. De fabrieken werden leeg gehaald en de scooterfabricagelijnen werden overgenomen door Scooters India Limited. Enkel auto's werden er nog geproduceerd. In

zijn totaliteit werden er 2.147.914 Lambretta's gebouwd in Italië. Maar ook in Spanje zijn er vanaf 1955 tot eind jaren '80 Lambretta's in licentie gebouwd door Eibar.

De Lambretta wordt wellicht overschaduwed door Vespa, die nog steeds nieuw te koop zijn. Echter, een Lambretta is zeer zeker het bekijken waard als je overweegt een klassieke lichte tweewieler aan te schaffen. Enthousiastelingen zijn je al voor gegaan, getuigen de portretten van eigenaren uit België en Nederland op de volgende pagina's. Voor meer informatie over de aanschaf van een Lambretta en de keuze die er is (misschien heeft een clublid een mooie in de aanbieding), raad ik je aan contact te zoeken bij de club in België of Nederland (zie info elders op deze pagina's).



## EIGENAAR DIRK BLIJKERS (B)

**SCOOTER:** Lambretta Li125 Serie 3 (1964), Li150 Serie 2 (1961). Rijdt al Lambretta sinds jaren '80

Ik ben sinds de jaren '80 al gepassioneerd door Lambretta, maar de hobby heeft toch vele jaren stil gelegen. Huisje, tuintje... Mijn eerste Lambretta heb ik toen verkocht en daar heb ik nog steeds spijt van. Maar ja... de opmars van internet heeft er voor gezorgd dat de passie terug kwam en zo waren we terug vertrokken. Beide scooters zijn Nederlanders; mijn serie 2 is er één van bij Wierda in Amsterdam. Deze heb ik gekocht bij een persoon die meer dan 80 scooters in zijn bezit had. Wat mij aantrekt in de serie 2 is dat hij veel ouder lijkt dan de serie 3. Ook al is er maar drie jaar verschil. De twee monozitjes waren iets dat er absoluut op moesten blijven. Daar er al teveel roest en deuken aan de scooter waren, heb ik deze helemaal uit elkaar gehaald en de volgende stap was laten zandstralen en lassen waar het nodig was. Ondertussen ga je op zoek naar nieuwe onderdelen. Ik bestel zo weinig mogelijk via internet. Ik wil de stukken liefst zien. Men heeft hier in België enkele handelaars die ernstig met hun beroep bezig zijn en men vindt er zowat alles. Nabij Brussel heb je United Scooters Halle, tegen Mechelen heb je Lambretafinder en in Luik is er Christian Van Heule. Als ik vragen had kan ik altijd bij één van deze mensen terecht, hun know how is van grote waarde.

Ik heb een nieuwe 200cc carter gekocht en deze gepolijst. De cilinder en -kop is van een SX200, gekregen van mijn vriend Filip en de versnellingsbak ruilde ik van mijn Li150 voor een SX200 versnellingsbak. De stukkenverzameling groeide in mijn kelder en de volgende stap was grondverf zetten. De stukken waar geen schade aan was deed ik zelf en de andere stukken gingen naar Scootermarkt om uit te blutsen en te plamuren. Daarna werden alle stukken bij hem in kleur gezet. De montage van de scooter kon beginnen! Ik heb de nodige tijd genomen om deze in mekaar te zetten. Na het eerste proefdraaien, wil je toch met de scooter eens rijden en verloopt de montage van de laatste onderdelen plots heel wat vlugger.

Veel speciaal gereedschap heeft men niet nodig, maar af en toe koop ik iets bij.

Ik was trots toen ik op de Antwerp Custom Show en in Venlo een prijs in ontvangst mocht nemen. Ik kreeg veel goede reacties!





**EIGENAAR ERWIN TUMKIEWICZ (B)**



**SCOOTER:** Lambretta Li150, Serie 1 'Frame-Breather' (1958). Rijdt al Lambretta sinds 1992  
 Liefde op het eerste gezicht in 1992. Enkel dat 'oud stuk ijzer' stond niet te koop!  
 Maar de aanhouder wint en voor 60.000 Belgische frank werd ik als 18-jarige eigenaar van een perfect gerestaureerde Lambretta Li150, Serie 1 'Frame-Breather' uit 1958. De vorige eigenaar had er nog maar 100 km mee gereden. Dat ik toen een unieke scooter had gekocht, daar had ik totaal geen benul van. Ik kende niets van techniek en nog minder van oude scooters. Enkel kilometers maken met de andere leden van de plaatselijk oldtimerclub OSDAL in binnen- en buitenland interesseerde mij. En als er al eens iets mis ging, dan waren de OSDAL'ers er als de kippen bij om mij verder te helpen.



Mijn allereerste Euro-Lambretta treffen in Emmen 2002 voelde aan als een beetje thuis-komen. Een heel weekend mensen ontmoeten uit alle delen van Europa met dezelfde hobby. Vriendschappen werden er voor het leven gemaakt. Alle voorzitters van de Europese clubs deden hun zeg op de officiële afslu-tingsavond. Voor België was er niemand, gewoon omdat er geen officiële Belgische Lambretta-club was. Daarom heb ik maar de stoute schoenen aangetrokken en ben ik mee het podium opgeklimmen om België te vertegenwoordigen. Blijkbaar had ik daar de belofte

gedaan, dat België in de toekomst een Euro-Lambretta zou organiseren. Ooit eens ... Sindsdien nooit meer een Euro-Lambretta gemist. Dit treffen is steeds één van de jaarlijkse hoogtepunten!

En warempel, 2012... ooit eens! Lambretta-club Belgium was gastheer van de eerste Euro-Lambretta in België. Jarenlang werken aan de uitbouw van de nationale club en de jarenlange voorbereiding; als mede-organisator van dit evenement nog steeds mijn Lambretta-hoogtepunt. Met vijf mensen gastheer zijn voor 1250 scooteristen... krijg er nog kippenvel van.

Lambretta, dat is voor mij meer dan een scooter. Dat is mensen ontmoeten, nieuwe streken en landen ontdekken. Een grote familie! Het technische aspect is voor mij minder belangrijk. *Lambretta... much more than an italian scooter!* Mijn scooter is bijna motorisch origineel, behalve elektronische ontsteking. Ondanks beperkte technische kennis, weinig moeten sleutelen aan de scooter. Ooit eens defecte ontsteking gehad tijdens rit in de Ardennen en tijdens rit naar Euro-Lambretta in Lincoln (GB). Beide herstellingen ter plaatse kunnen herstellen met de hulp van andere Lambretta-eigenaren. Voor onderdelen, accessoires en technische hulp kan ik steeds terecht bij onze sponsors van LCB, nl. Lambrettafinder in Rumst, Scooter Passion in Donceel en United Scooters in Halle.



**LAMBRETTA ANEKDOTE**

Leuke anekdote: de Britse Lambretta-importeur had een leuke PR-stunt om met een Lambretta voor de kust van Brighton te varen. Ene Rex White werd bereid gevonden dit met aangepaste Lambretta J125 te doen. De aanpassing bestond uit twee surfboarden links en rechts dat Rex samen met technicus Dougie Bedford had gerealiseerd. Rex voer met de scooter rond in de haven, toen zijn voeten erg nat weden en dacht dat hij ging zinken. Dougie redde hem echter. Nadien korten zij de surfboards in – zij waren te zwaar – waarna de scooter met gemak bleef drijven. Er werd zelfs een stunt mee uitgehaald in London, op de Thames. Een gek gezicht!





## EIGENAAR TERENCE NEWMAN (GB)

**SCOOTER:** Lambretta Li150 Rallymaster (1961), Li150 Serie 2 (1957), Schotse Six-Day-Trial replica 150cc (1959), Li150 LDB-AVV Serie 2. Rijdt al Lambretta sinds 1998



Toen ik jaren geleden het Nigel Cox museum bezocht in Westem-Upon-Mere zag ik voor het eerst een Rallymaster. Ik werd op slag verliefd op de scooter met de rood en zwarte strepen en een paar jaar later bouwde ik er zelf een. De Rallymaster is een Lambretta Li150 Serie 2 en omgebouwd door Trojan Works in Croyden, South London die de invoerders en concessiehouders waren voor de UK. Wijlen Alan Kimber, een vermaarde racer die deelnam aan wedstrijden met een aangepaste Serie 2 Lambretta met gestreepte panelen en TV175 badge op het dashboard, nam in 1961 deel aan een drie-daagse wedstrijd in Wales met een prototype Rallymaster. Vanaf dan kwam de Rallymaster in productie.

Mijn Rallymaster is een 150cc Serie 2. De aanslagrubber is afgeslepen zodat een wiel van 450 x 10 past. De motor is een 150cc ,stage 4 tuned, een 23 mm Dell'Orto carburateur, een TV175 scoop en air-box en een sportuitlaat . Het speciale tandwiel is een 125cc in eerste en tweede versnelling en een 150cc in derde en vierde versnelling.



Speciale onderdelen zijn de handmatige toerenteller, versnellingsbak gemonteerd op de kettingkast en aangedreven door de krukas. Er is een reservewiel en een maphouder, een toerenteller op het dashboard, lichtschakelaars, dashboardlicht en een stopwatchhouder, spotlight, modderschraper vooraan,

voor- en achteraan rallynummerplaten, een greep achteraan, een Spaans spatbord, een Pegasus-zadel en een uniek vliegenscherm. Veel van deze stukken zijn opnieuw gemaakt. De problemen die ik ondervind, zijn het schakelen tussen tweede en derde versnelling. Ook om iemand achterop te vervoeren is niet ideaal door de grote band achteraan die tegen het spatbord wrijft.

Het is zeer belangrijk om het juiste gereedschap te gebruiken om geen onderdelen te breken. Wanneer ik aan mijn Rallymaster werk heb ik altijd mijn Lambretta Li-werktuigen. Mijn vriend Pete uit Kent heeft mij geholpen met de speciale onderdelen en heeft de kettingkast gemaakt voor de toerenteller versnellingsbak. De 12V-kit komt van Rayspeed en het prachtige spuitwerk werd gedaan door Kas Racepaints.

*Foto's van de Rallymaster zijn van een andere eigenaar. Terry's foto's waren nl. niet tijdig op onze redactie (red.).*



## EIGENAAR JOHAN GROEN (NL)



**SCOOTER:** Lambretta TV175 Serie 2 'Watsonian Bambini'(1969), plus nog 7 andere. Rijdt al Lambretta sinds 1996

Mijn naam is Johan Groen en ik ben president van de Dutch Lions Scooterclub uit de regio Rotterdam. De liefde voor klassiekers en hun techniek is al vroeg begonnen met een Zündapp en later diverse Honda viertaktbrommertjes. Na het halen van mijn motorrijbewijs in 1994 een Vespa P200 gekocht en opgeknapt en de liefde voor de motorscooter was daar. Een aantal jaren later ging het toch kriebelen en werd de eerste Lambretta er bij gekocht. Toen was het hek van de dam en kwamen er snel al veel meerdere en ook een grote berg onderdelen en ingerichte werkplaats. Ik bezit er nu een stuk of 8 waarvan er drie op de weg staan. Mijn zijspan heb ik in 2005 gerestaureerd en inmiddels met mijn zoon samen veel ritten mee gereden. De combinatie is een Watsonian Bambini met een Lambretta TV175 Serie 2 uit 1959 in Avioro Bianco. Zijspan rijden is echt wel heel anders dan gewoon scooter rijden, zeker met de bak aan de



verkeerde kant. De bak zit aan de linkerkant omdat ze eigenlijk voor de Engelse markt was bedoeld. De motor en versnellingsbak zijn ook aangepast zodat ze het extra gewicht wat makkelijker trekt. Ik heb er op beurzen en custom shows diverse prijzen mee gewonnen. Maar voor mij is het niet alleen een mooi object, er moet wel degelijk mee gereden worden!

## CLUB LAMBRETТА CLUB BELGIUM

Lambretta Club Beligum (LCB) werd eind jaren '90 opgericht door enkele vrienden uit het Luikse. Om de club te verruimen werd de werking later doorgegeven aan een bestuur dat bestond uit leden afkomstig uit heel België. Op de algemene vergadering van 2009 werd er gekozen om LCB om te vormen naar een VZW. Sinds het nieuwe bestuur in 2010 is aangetreden telt de club ruim 100 leden en ze groeit nog steeds. Dankzij de variatie aan activiteiten die worden aangeboden en de vriendschappelijke sfeer is de club toegankelijk voor elke liefhebber van klassieke Lambretta's. Of je nu verzamelaar, rijder, sleutelaar of alles samen bent, er staat voor elk wat wils op de activiteitenkalender. LCB, erkend door Lambretta club Europe, verdedigt de belangen van alle Lambretta-eigenaren in België. Hulp en advies vormen een belangrijke peiler in het bestaan van LCB. Ook de jaarlijks wederkerende activiteiten, aanwezig zijn op beurzen en ondersteunen van lokale Lambretta-clubs zijn belangrijk. Van een ongerestaureerde model B uit 1948 tot een sterk getunede Indische GP uit de jaren '80, alle modellen vind je terug onder onze leden, die bestaan uit 18- tot 70-jarigen. De technische kennis binnen de club is enorm en voor alle types vind je wel iemand waar je terecht kan met vragen. Kortom LCB is een club die leeft en waar iedere Lambretta liefhebber welkom is! Info: [www.lambretta.be](http://www.lambretta.be).





EIGENAAR JACO IDEMA (NL)

**SCOOTER:** Lambretta z. Rijd al Lambretta sinds 1987

Alles begon met een Vespa GLB, maar al snel ben ik over gestapt op een Lambretta Li150 serie 2 en daarna een Li150 serie 3. Deze was een stuk sneller en reed heerlijk. De centrale motorophanging van de Lambretta zorgde voor een veel beter weggedrag en meer rijplezier. Vervolgens ben ik op zoek naar de meer onbekende modellen, in Italië terecht gekomen en daar diverse Lambretta's gekocht en verkocht. Al vanaf de jaren '90 ben ik op de Lambretta gaan reizen. Soms eerst een deel met de auto, soms vanaf huis. Met weinig spullen, wat gereedschap, enkele cruciale onderdelen en een tankje benzine. Reizen naar Italië, Spanje, Portugal, Ierland, Engeland, Duitsland, Denemarken en Zweden.

Ik ben altijd geïnteresseerd geweest in techniek, dus opvoeren en sneller maken hoorde vaak bij het sleutelen. Op zoek in Italië naar onderdelen die niet meer te krijgen waren. Vele zaterdagen poetsen, sleutelen en proberen de meest onmogelijke reparaties te verrichten. Het rijden en sleutelen aan Lambretta's is een passie geworden. De liefde voor de scooter, het merk, de club en alles wat er bij komt is een belangrijk deel van mijn leven. Ik heb er in de loop der tijd ongeveer een 40 stuks versleten en enkele zijn nog in mijn bezit.



Sinds enkele jaren zijn de onderdelen weer ruim voorradig en zijn er tuningcilinders en onderdelen op de markt gekomen. Deze aluminium cilinders geven de 'oude dames' weer genoeg vermogen om met het hedendaagse verkeer mee te komen. En minder problemen met vastlopen en slijtage. Ook de betere kwaliteit van motoronderdelen zorgt er voor dat er meer vermogen uit gehaald kan worden. Met vele duizenden kilometers per jaar heb je natuurlijk wel af en toe wat te sleutelen. Dat doe ik het liefst thuis in de garage. Maar onderweg moet je soms ook wat. Een ontsteking verwisselen op de parkeerplaats langs de snelweg, een krukaskeerring vervangen op de camping, een uitlaat proberen te laten lassen in-the-middle-of-nowhere, alles kan. Stukken tape, ijzerdraad, smeerpasta, touw en tie-raps zijn vaak ingezet om toch nog op de plaats van bestemming aan te komen of om thuis te geraken. En toch hou ik van mijn Lambretta! De avonturen en de mensen die je onderweg ontmoet doen je alle probleempjes vergeten en zal ik steeds weer de weg op gaan ergens heen, op een Lambretta...



**CLUB LAMBRETТА CLUB NEDERLAND**

De Lambretta Club Nederland (LCN) is in 1984 opgericht om Lambretta's in Nederland rijdend te houden en niet verloren te laten gaan. Enkele enthousiastelingen hebben de LCN opgericht en langzaam is de LCN uitgegroeid tot een leuke club van krap 200 leden. De vereniging stelt zich tot doel het bevorderen van het rijden met scooters in het algemeen en op Lambretta's in het bijzonder. We realiseren dit door het organiseren van evenementen, tourritten, bijeenkomsten en het verstrekken van informatie over de scooters. Het plezier beleven aan de Lambretta en het rijden erop staat voorop. De leden worden op de hoogte gehouden door een vier keer per jaar verschijnend magazine de Scooter Scala en via de website en facebookpagina. Er zijn leden met technische kennis en ervaring die bereid zijn te helpen om uw Lambretta rijdend te houden. Zij kunnen u helpen met reparatie, restauratie en bij het zoeken naar onderdelen. Er is ook veel documentatie over de verschillende Lambretta-modellen aanwezig. Belangrijk, want de Lambretta's zijn in verschillende series en modellen gebouwd, in verschillende landen. Dit maakt het sleutelen en onderhouden van de verschillende modellen vrij specifiek. Dat vraagt om uitgebreide technische documentatie en kennis.

Elk jaar wordt er een grote Europese bijeenkomst gehouden, waar clubs uit de gehele wereld present zijn. Deze Euro Lambretta wordt ieder jaar door een andere club in toerbeurt ergens in Europa georganiseerd. In 2014 in Davos (CH). Het lidmaatschap kost slechts € 25,- per jaar. Info: [www.lambrettaclub.nl](http://www.lambrettaclub.nl); facebook: [www.facebook.com/LambrettaClubNederland](http://www.facebook.com/LambrettaClubNederland).



**BOEK THE LAMBRETТА BIBLE**

Meer weten over de Lambretta? Schaf dan het boek *The Lambretta Bible* aan dat alle modellen beschrijft van de in Italië gebouwde exemplaren van 1947 tot en met 1971. De complete historie vind je er in terug met alle details die nuttig zijn voor de aanstaande Lambretta-bezitter of de huidige eigenaar, zoals modellen, framenummers, kleurenschema's en technische details. Je kunt het boek bestellen bij [www.asn-books.nl](http://www.asn-books.nl), tel. (+31) (0)75-6403541.

