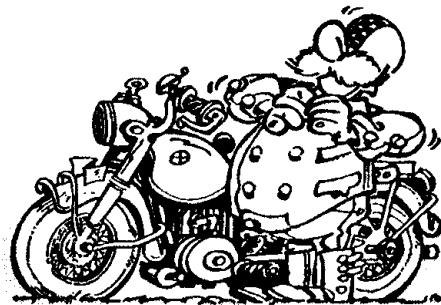


vzw CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM ASBL
v.u. Verzetstraat/Rue de la Résistance 28 e.r.
1090 Jette

Maandelijks tijdschrift - Revue mensuelle
Mars/ Maart 2011

Numéro **303** de nummer
Verzending -expédition : Postkantoor Brussel III
Jumelé avec Affilié à
Verbroederd met Aangesloten bij
VMCC South Wales FBVA-BFOV
AMCA Europe



Notre stand à Wieze (12-13 février 2011)
Onze stand op de beurs van Wieze (12-13 februari 2011)
Foto M.H. Struyf.

CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM



MAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VOOR LIEFHEBBERS VAN
VETERAANMOTORFIETSEN

REVUE MENSUELLE DES AMATEURS
DE MOTOCYCLETTE ANCIENNES

VOORZITTER - PRESIDENT

PAUL SAINT MARD, Avenue Prekelindenlaan 33, 1200 Bruxelles-Brussel

SECRETARIAAT – SECRETARIAT

ASSURANCES – VERZEKERINGEN

YVES CAMPION, Rue Dr Elie Lambotte 243, 1030 Bruxelles
Tel: 02/425 89 91

LIDMAATSCHAP – AFFILIATION
ADRESWIJZIGING – CHANGEMENTS D'ADRESSE

GUY VAN OBBERGEN , Schotelveldstraat 1a, 2801 Heffen.
Tel:03/886.17.45

Toute correspondance doit être adressé AVEC un timbre poste POUR LA REPONSE!!!
Alle briefwisseling moet vergezeld zijn MET een postzegel VOOR HET ANTWOORD!!!

REDACTIE – REDACTION

Jacques Bastiaens, Rue de la Résistance / Verzetstraat 28 1090 Jette Tel. 02.660.59.68

Ons clubblad verschijnt 10 maal per jaar. Artikels en informatie zijn steeds welkom!
Notre revue paraît 10 fois par an. Des articles et informations sont toujours les bienvenus!

LIDGELD - COTISATION

Een clubjaar loopt steeds tot eind december. Lidgeld **22 EURO** te storten op rekening
BE89 0013 1986 8185 van **CMB** met vermelding van uw naam, volledig adres en
eventueel lidnr.

Une année court jusque fin décembre. La cotisation de **22 EURO** est à verser au compte
BE89 0013 1986 8185 du **CMB** avec mention de votre nom, adresse complète et
eventuellement numéro d'affiliation.

IBAN-number: **BIC GEBABEBB / IBAN BE89 0013 1986 8185**

INTERNET

Website CMB: www.classic-motorcycles-belgium.be
E-Mail : post@classic-motorcycles-belgium.be

*Le petit mot du Président.
Causerie de ceci, cela et autres choses.*

Très chers ami(e)s,

Nous voilà repartis pour un tour de piste, Wieze, qui marque le début de la saison, aura été à la hauteur. Un show exceptionnel dédié à la marque Ducati, où l'on a pu voir l'ensemble de la production de cette marque Italienne connue pour ses succès sportifs.



Expo Ducati à Wieze (photo M.H. Struyf).

Notre espace de club était plutôt discret, notre fournisseur de panneaux avait tout simplement oublié notre requête et était en vacances de neige, nous avons fait au mieux avec ce que nous avions. Cela nous a donné l'impulsion pour ne plus dépendre d'autrui et de fabriquer notre matériel, modulable et léger. Notre rédacteur, ardent bricoleur et pas le dernier pour innover sur un modèle existant a remarqué qu'un des stands voisins était exactement ce qu'il nous fallait. Il eut vite fait de sortir son mètre et son bloc-notes et c'est comme ci c'était déjà fait...

Nous avons renoué avec quelques anciens membres et fait des nouveaux adhérents, ce qui est toujours agréable et motivant. La plupart d'entre nous avons trouvé la ou les pièces nécessaires pour parachever nos motos. Je vous avait indiqué que j'allais faire un essai avec un produit d'enrobage pour l'intérieur de nos réservoirs, garanti pour l'essence E10 actuelle mais pas encore suggéré pour l'E15 que la France envisage de commercialiser dans quelques années (2015 au plus tard...) Dès que j'en aurai terminé avec cette moto, les autres réservoirs suivront. J.M. Spies est accro au système des anciens : faire ouvrir le réservoir, l'étamer et le ressouder, là au moins on devrait avoir la certitude que ce colmatage tiendra dans le temps. Je songe sérieusement à faire un essai sur une de mes bécanes (et Athus n'est pas le bout du monde). La suite au prochain numéro.

Début Mars, je n'assisterai pas à la réunion à Laeken, devant me rendre au Pays de Galles. Je compte bien en revenir avec des bricoles diverses (et des anecdotes). Vous trouverez plus loin dans la revue l'avis de décès de notre membre d'honneur Stanley Kirkham de Whirral.

L'année prochaine, le thème de Wieze sera A.J.S. / Matchless, cela sera sûrement très éducatif. A vous revoir bientôt.

Restez prudents,
Paul Saint-Mard.
Président.

***Het woordje van de Voorzitter.
Van ditjes, datjes en andere zaken.***

Beste vrienden en vriendinnen,

We zijn opnieuw voor een rondje vertrokken. Wieze, de eerste beurs van het seizoen, was een hoogstandje. De beurs bracht ons een buitengewone show van het merk Ducati, en we kregen de voltallige productie van deze op sportgebied wel bekende Italiaanse firma te bewonder.

Onze clubruimte was eerder discreet. De leverancier van de panelen was onze aanvraag doodeenvoudig vergeten en was met sneeuwvakantie.

Wij hebben van de nood een deugd gemaakt.

Deze situatie heeft ons de impuls gegeven om niet meer van iemand anders af te hangen en om ons eigen licht, standaard en aanpasbaar materieel te vervaardigen. Onze redacteur, een geijverde doe-het-zelver, en ook niet de laatste om op basis van een bestaand model te innoveren, heeft gouw opgemerkt dat een stand in de buurt exact ons gerief zou zijn. Hij heeft een meter en een nota blokje uit zijn zak gehaald, en onze nieuwe stand bestaat al in zijn hoofd...

We hebben de banden met een paar gewezen leden weer aangeknoopt en nieuwe leden gemaakt, wat altijd aangenaam en motiverend is.

De meesten onder ons hebben het of de noodzakelijke stukken gevonden om hun motoren af te werken.

Ik had jullie verteld dat ik een coating product voor benzinetanken zou uittesten, dat gegarandeerd is voor de huidige E10 benzine, maar nog niet voorgesteld voor de E15 benzine, die binnen enkele jaren in Frankrijk op de markt zal komen, ten laatste in 2015... van zodra ik met deze motor klaar ben, zullen de andere benzinetanken volgen.

J.M. Spies is voorstander van het oude systeem: de tank laten open maken, hem laten vertinnen en hem opnieuw lassen. Met deze werkwijze zou men ten minste de zekerheid hebben dat de dichting van duurzame aard is. Ik overweeg ernstig om de test op een van mijn motoren te laten doen (en Athus ligt ook niet op het einde van de wereld). Wordt vervolgd.

Begin maart zal ik de bijeenkomst in Laken niet kunnen bijwonen, gezien ik naar Wales moet gaan. Ik ben van plan om van deze reis terug te komen met diverse kleinigheden en anekdotes.

Verder in dit blad zult u het overlijdensbericht van onze erelid Stanley Kirkham, van Whirral, vinden.

Volgend jaar wordt het thema van de beurs in Wieze A.J.S./Matchless. Dit belooft zeer leerzaam te worden.

Tot binnenkort.

Blijf voorzichtig.

Paul Saint-Mard.

Voorzitter.

In Memoriam.

Stanley Kirkham est décédé dans sa ville de Whirral (Liverpool) fin Janvier des suites d'un cancer du côlon. Il était à quelques jours de fêter ses 90 ans. Stan était un motocycliste pur et dur, qui a traversé l'Europe de part en part, et ce, plusieurs fois.

Stan était un collectionneur spécifique qui accumula au fil des ans quelques très belles motos, plus spécifiquement des Vincent, HRD, et AJS, certaines Vincent étaient équipés de side-cars, un en particulier a participé à plusieurs 9 Provinces.

Lorsque celle-ci devint trop fatigante à manier, il ressortit une belle HRD 500 mono d'avant guerre.

Stan a été un des pionniers du jumelage de sections du VMCC en Grande-Bretagne avec des clubs du continent. C'est lui qui fit le nécessaire, il y a de cela 25 ans, pour que notre club soit officiellement reconnu internationalement par ce club qui compte quelque 16.500 membres, sans compter les clubs du monde entier qui se sont associés pour former un réseau qui encercle le monde.

Stan fut un enseignant respecté et craint, il avait de la mémoire, l'esprit vif et la réplique cinglante pour ceux qu'il n'appréciait pas. C'était un grand sportif qui parcourait encore quelques 40 miles par jour sur son vélo et ce jusqu'il y a quelques années.

Il était polyglotte et parlait couramment le Français, l'Espagnol et avait débuté des cours d'Italien.

La Belgique, et plus particulièrement Bruxelles, avait une place de choix dans son cœur, il avait été para-commando et avait sauté sur la plaine d'aviation d'Evere en 1944/45, il avait ensuite participé à la liesse de la Libération de Bruxelles... ce qui lui a laissé d'agréables souvenirs, principalement de Schaerbeek.

Ces dernières années, il avait, par souci du confort, changé de monture. Il a encore participé à un "Tour du Béarn" en scooter Yamaha 400cc, l'important c'est de participer, disait-il.

Stan était un humaniste et cela fut rappelé durant la cérémonie d'adieu. Stan était également membre d'honneur du CMB.

Bon voyage Stanley et merci pour ces bons moments passés ensemble. Le comité, ses amis et le club s'associent au chagrin de la famille.

In Memoriam.

Stanley Kirkham is eind januari in Whirral (Liverpool), zijn stad, aan de gevolgen van darmkanker overleden, een paar dagen voor zijn negentigste verjaardag. Stan was een motorrijder in hart en nieren, die Europa meermaals volledig doorkruist heeft. Stan was een specifieke verzamelaar, die in de loop der jaren enkele zeer mooie motoren aanschafte, in het bijzonder van de merken Vincent, HRD en AJS. Sommige Vincents waren uitgerust met een sidecar. Een ervan heeft aan verschillende edities van de rally der 9 Provincies deelgenomen. Wanneer het besturen van deze motor voor hem te vermoeiend werd, pakte hij uit met een mooie vooroorlogse 500 cc mono HRD.

Stan was een van de pioniers van de verbroedering tussen de afdelingen van het VMCC in Groot-Brittannië met clubs op het continent. Hij is het, die, 25 jaar terug, het nodige gedaan heeft opdat onze club officieel op internationaal vlak zou erkend worden door deze club die zo'n 16.500 leden telt, en dit buiten de clubs uit de hele wereld die zich verenigd hebben om een wereldwijd netwerk te vormen. In het onderwijs was Stan gerespecteerd en gevreesd.

Hij had een goed geheugen, een alerte geest, en hield geen blad voor de mond. Hij was zeer sportief en fietste een paar jaren terug nog dagelijks 40 miles. Hij was meertalig, sprak vlot Frans en Spaans en was aan de studie van het Italiaans begonnen.

België, en Brussel in het bijzondere, had zijn hart gestolen.

Hij was paracommando geweest en had in 1944/45 op het vliegplein van Evere gesprongen. Daarna heeft hij mee genoten van de vreugde van de Bevrijding van Brussel... voor hem een aangename herinnering, vooral Schaarbeek.

De laatste jaren was hij, om comfortredenen, van motor veranderd.

Hij heeft nog een "Tour du Béarn" op een scooter Yamaha 400cc meegereden. Deelnemen is belangrijker dan winnen, zei hij.

Stan was een humanist. Er werd hieraan herinnerd tijdens de afscheidceremonie. Stan was ook erelid van de CMB.

Vaarwel, Stanley, en bedankt voor de goede momenten die we samen beleefd hebben.

Het comité, zijn vrienden en de club delen in het verdriet van de familie.

Liège-San Sebastian-Liège 2009.

Achtste etappe.

Massiac-Chaumont door Michel Bovy.

Zoals gewoonlijk, maar vandaag in het bijzonder, vertrekken we zeer vroeg uit het comfortabel Hotel de la Poste.

Vandaag staat de langste etappe van de rally (510 km) op het programma.

We maken een bocht rond Clermont Ferrand en verlaten de Auvergne. We volgen een diagonale richting via de Loironnais en de Saône et Loire. Nu kunnen we links en rechts, vooruit en achteruit kijken : de bergen zijn voor goed voorbij...Het weer blijft schitterend.

Hoewel we een lange weg te doen hebben, is het Guy toch gelukt om een alles behalve saai parcours uit te stippelen, tot aan de ochtendstop in Noiretables.

Een paar stroken van 10 en 20 km leiden ons door de Côte d'Or tot aan de lunch stop te Saint Bonnet de Joux : 247 km gereden en iedereen doet het goed.

Kort na het vertrek lees ik in het road book : « volg richting Mont Cenis » en ik denk bij mezelf : « Ooo, we rijden richting Italië zoals tijdens onze eerst avontuur, zou Guy zich niet vergist hebben? »

Maar neen, we gaan niet naar de col van Mont Cenis, maar naar de stad Montcenis, ouf...

Vanaf Autun gebruiken we de D980 op 120 km en vermijden we zo de steden.

Sinds de tweede dag rijdt ik in team met Ludo Wollants, een habitué van onze grote avonturen, die met een Ariel 500 rijdt.

We rijden aan hetzelfde tempo en beleven plezier aan het elkaar plagen terwijl we rijden. Maar we hadden besloten om vandaag braaf te zijn, gezien we een lange weg te doen hadden. Terwijl ik op kop reed zag ik ineens een vrachtwagen die mijn ploegmaat naderde.

Ik heb dan maar aan het gashandel gedraaid en hij heeft hetzelfde gedaan, en zo bleef de vrachtwagen ver achter ons.

Bergop, bergaf, kilometers lang zijn we dit spelletje blijven spelen... En tijdens de namiddag stop is hij me komen zeggen « Moesten we vandaag niet braaf zijn... ? »

Deze lange stroken even als de drukkere wegen konden niet vermeden worden omdat er een lange afstand moest afgelegd worden en dat we niet te laat moesten aankomen.

We rijden op goede snelheid van Chatillon naar Chaumont via de D65 en het plateau van Langres, in feite een serie achtereenvolgende hellingen.

We doorkruisen Frankrijk in diagonale richting.

Wie een goed geheugen heeft, herkent bekende plaatsen op de wegwijzers, die langs de heenreis stonden, terwijl we nu het einde van dit mooie avontuur naderen.

We komen in het departement Haute Marne en zien de richting aanwijzers naar Chaumont. We hebben geluk want, op één dag na, was de stad volledig geblokkeerd door wielerkoersen. Dehekken stonden al op hun plaats.

Omstreeks 18 uur, aankomst in het Hotel du Grand Val, een mooi, modern hotel met ondergrondse parking.

Voor het avondmaal wordt er wat gesleuteld : een laatste lekke band op de BMW van VDH, een remprobleem op de AJS van Pavel, onderhoud en spaken op de Saro van Eric, maar niets ernstigs, iedereen zal 's anderdaags kunnen starten.

We genieten een warm onthaal. Maar als we aan tafel gaan is er geen bier meer in het vat, er blijft alleen maar Tequila bier over.

We maken gebruik van deze maaltijd om de balans op te maken en het voltallige team te bedanken voor de organisatie van dit avontuur : de traject verkenners, de cantine houd(st)ers, Jean-Marie voor de kostbare assistentiewagen, Guy voor de bagages en het beheer van de gehele organisatie, Stéphane, Luc, Roger, Jeanne-Marie en Théo, de wegcontroleurs, maar ook Elke en Sara aan het stuur van de bezemwagen, een bijzonder ondankbare opdracht, maar meesterlijk waargenomen hoewel ze beginnelingen waren.

Nog een ongemakje na het avondeten : er moet nog wat gesleuteld worden, maar de beheerster kondigt aan, dat ze haar post om 22 uur verlaat en dat ze de garage moet sluiten. Er wordt overlegd en, OK, de garage kan langs de binnenkant geopend en gesloten worden, zo zullen we zelf sluiten.

Ik wil terug naar het hotel gaan, de deur is gesloten. Ik begin te trekken, te duwen, verloren moeite. Eindelijk doet de dame open en verduidelijkt ze : « Ge moet de code doen ». « Ach zo, dat is ons niet

gezegd en we hebben de code niet ». Ik verwittig de anderen en begeef me naar de bar. « Neen, Mijnheer, de bar sluit om 22 uur ».

Ziezo hoe een mens na een dag in de open lucht van uitdroging zou kunnen sterven.

Op deze enkele details na was deze lange dag geslaagd.

We gaan nu kracht opdoen voor de laatste rit, die -hoewel korter - zwaarder zal zijn.

De andere grote avonturen heb ik met mijn Gillet 400 met zijkleppen gereden en ik moet nu nogmaals, net als twee jaar terug, vaststellen dat het zeer aangenaam is, te rijden met deze tweetakt bicilinder DKW 500, zowel op het vlak van comfort, allure, plezier in de cols als, vooral, op het vlak van het dagelijkse onderhoud, dat beperkt is tot het mengen van olie met de benzine en het oliën van de ketting elke avond.

De hele week lang heb ik genoten van het plezier dat de – bij het vertrek wat bange – nieuwkomers aan het avontuur beleefdten.

Hoewel sommigen ernstige problemen op het vlak van de mechaniek gehad hebben, wens ik ze binnen twee jaar terug te zien voor een tot nog toe onbekende bestemming.

Betreffende mijn ploegmaat, die het parcours van de voormalige edities nooit volledig had kunnen rijden, ... dit maal heeft zijn motor stang gehouden, de kinderziekten zijn verdwenen, en de piloot is in uitstekende conditie, bravo Ludo.

Negende etappe.

Chaumont-Liège door Luc Schollaert.

Zoals gebruikelijk verlaten we in de vroege morgen het hotel « Le Grand Val » te Chaumont nabij Langres (uitstekend mooi en comfortabel hotel met ondergrondse garage voor de motoren).

Het parcours leidt ons langs uitgestrekte velden van graangewassen waar de oogst aan de gang is, en weiden met inlandse runderen.

We doorkruisen kleine dorpen zoals Domrémy la Pucelle, waar Jeanne d'Arc geboren is. Iets verder passeren we de Maas, amper 5 à 6 meter breed. Voor de eerste keer zijn er tijdens de voormiddag twee stoppen voorzien, misschien om onze hevigheid op de terugweg wat te temperen. Daarna doorkruisen we de streek van Verdun, met de

talrijke militaire kerkhoven en de oudstrijdersmonumenten ter nagedachtenis van de Eerste Wereldoorlog.

We steken de grens over in Torgny, waar het middagmaal wordt geserveerd, vlak voor «la Grande Fontaine », de prachtig bewaarde wasplaats in het centrum van het dorp.

In de namiddag verandert het road book van look. Dit herinnert ons aan de terugreis van de rally LNL. Minder en kleinere velden.

We passeren langs weiden met « blanc-bleu belge » koeien, langs bosjes die naar moerasspirea en onzelievevrouwebedstro (bloemen waarmee de Maitrank, dé plaatselijke specialiteit, gemaakt wordt) ruiken.

We zien opnieuw bossen, dennenbossen met hun typische geur...

Ja, we zijn terug bij ons thuis ! (Afschuwelijke wegen ten opzichte van de Franse en de Spaanse wegen, en dit tot aan het Museum...).

We bereiken nagal snel Lîdje waar weinig volk aanwezig is, enfin, we zijn blij de aanwezigen te treffen.

Er wordt een lekker buffet opgediend.

Stilaan verlaat iedereen het Museum, omwille van de familie en van de vermoeidheid.

Zo een grote raid betekent kleine problemen, grote problemen, mooie doorkruiste streken, ontmoetingen, makkers, vrienden, geuren en ook de natuur.

Een ervaring, een belevenis, een aanrader !



Liège-San Sebastian- Liège 2009.

8^{ème} étape Massiac-Chaumont par Michel Bovy.

Comme d'habitude, mais encore plus aujourd'hui, c'est de bon matin que nous allons quitter ce confortable hôtel de la Poste, pour aborder la plus longue étape de notre périple, soit 510 kilomètres à parcourir. Nous contournons Clermont Ferrand et quittons l'Auvergne, pour filer en diagonale par le Loironnais et la Saône et Loire. Maintenant, nous avons beau regarder à gauche, à droite, devant, derrière, les montagnes ne sont plus là...

Le temps est toujours au beau fixe et bien que la route soit longue, Guy a quand même réussi à nous concocter un parcours qui évitait la monotonie jusqu'au stop du matin à Noiretable.

Quelques tronçons de 10 et 20 km nous font traverser la Côte d'Or jusqu'au lunch à Saint Bonnet de Joux, 247 km sont accomplis et tout va bien pour tout le monde.

Peu après le départ, je vois des indications sur le road book « suivre Mont Cenis » et là je me dis : « Tiens nous voilà en direction de l'Italie comme lors de la première aventure, Guy ne s'est-il pas trompé ? » Mais non, nous n'allons pas vers le col du Mont Cenis, mais vers la ville de Montcenis, ouf...

A partir d'Autun, nous empruntons la D980 pendant 120 km, en évitant les villes.

Depuis le deuxième jour, je fais équipe avec Ludo Wollants, un habitué de nos grandes aventures, qui pilote une Ariel 500. Nous roulons de manière semblable et avons du plaisir à nous taquiner en roulant. Mais nous avions décidé d'être sages aujourd'hui, la route étant longue. Et tandis que je menais, voyant un poids lourd se rapprocher de mon équipier, j'ai tourné la poignée et il a fait de même distançant ainsi le camion. Au gré des côtes et descentes ce petit jeu a duré des kilomètres... Si bien qu'au stop de l'après midi il vint me dire « Ne devait-on pas être sages... ? »

Ces longs tronçons et des routes plus fréquentées étaient inévitables vu la distance à effectuer afin de ne pas arriver trop tard.

De Chatillon à Chaumont, c'est la D65 qui nous verra passer et le plateau de Langres qui porte mal son nom étant fait de bosses successives se traversera à bonne allure.

Nous traversons la France en diagonale, pour ceux qui ont de la mémoire nous verrons régulièrement des panneaux indiquant des directions connues, mais elles étaient sur l'itinéraire de l'aller, alors que maintenant nous filons vers la fin de cette belle aventure.

Nous entrons en Haute Marne et rencontrons les indications Chaumont. Nous avons de la chance, à un jour près la ville aurait été bloquée par des courses cyclistes, les barrières déjà en place. Et nous voilà arrivés à l'hôtel du Grand Val vers 18h.

Bel hôtel moderne avec garage en sous sol.

Avant le repas, quelques travaux mécaniques, une ultime crevaison à la BMW de VDH, problème de frein sur l'AJS de Pavel, entretien et rayonnage sur la Saro d'Eric, mais rien de grave, tous seront au départ demain.

L'accueil est cordial, mais au moment du repas, voilà qu'il n'y a plus de bière pression, il reste de la bière additionnée de Téquila.

Nous profitons de ce repas pour faire le point et remercier toute l'équipe qui nous a permis de réaliser cette aventure : les traceurs, les cantiniens et cantinières, Jean-Marie avec la précieuse camionnette d'assistance, Guy avec les bagages et gérant toute l'organisation, Stéphane, Luc, Roger et Jeanne-Marie ainsi que Théo nos ouvreurs sans oublier Elke et Sara au volant du camion balai, mission ingrate s'il en est mais accomplie de main de maître bien qu'elles étaient novices.

Petit désagrément après le repas, il reste un peu de mécanique à effectuer mais la gérante nous annonce qu'elle quitte son poste à 22h et qu'elle doit fermer le garage. On négocie et OK, le garage peut s'ouvrir et se fermer de l'intérieur, nous le ferons nous-mêmes.

Je veux rentrer à l'hôtel, la porte est fermée. Je pousse, je tire, rien. Finalement la dame m'ouvre la porte et me dit : « Il faut faire le code ». « Ah bon, il aurait fallu le dire et le donner ». Je préviens les autres et me dirige vers le bar. « Ah non monsieur, le bar est fermé à 22h. ».

Et voilà comment on pourrait mourir de soif après une journée au grand air.

A ces petits détails près, cette longue journée fut réussie et nous allons reprendre des forces pour accomplir la dernière journée, qui bien que plus courte sera plus fatigante.

Ayant réalisé les autres grandes aventures avec ma Gillet 400 latérale, je constate cette fois encore, comme il y a deux ans, qu'il est bien agréable de rouler maintenant avec cette DKW 500 bicylindres deux temps, tant du point de vue confort, allure, plaisir dans les cols et surtout de n'avoir qu'à mettre de l'huile dans l'essence et sur la chaîne le soir, sans autre travail.

Tout au long de cette semaine, j'ai été heureux de voir le plaisir non dissimulé des nouveaux venus qui étaient un peu craintifs avant le départ. Et même si certains ont connus de sérieux problèmes mécaniques, je souhaite encore les voir parmi nous dans deux ans pour une destination qui n'est pas encore connue.

Quand à mon équipier, qui n'avait jamais pu achever le parcours des éditions précédentes, cette fois la moto a tenu le coup, toutes les maladies de jeunesse ont disparu et son pilote est en pleine forme, félicitations Ludo.

9^{ème} étape Chaumont-Liège par Luc Schollaert

C'est de bon matin, comme d'habitude, que nous quittons l'hôtel « Le Grand Val » de Chaumont près de Langres (superbe hôtel de grand confort, avec garage au sous sol pour ranger nos motos).

La route défile au gré d'immenses champs de céréales où les moissons vont bon train et de quelques prairies aux odeurs de bovins indigènes. On traverse de petits villages dont Domrémy la Pucelle, village natale de Jeanne d'Arc. Là, on passe aussi la Meuse, très petite, 5 à 6 mètres de large. Deux arrêts avant midi sont programmés pour la première fois, sûrement pour freiner nos ardeurs du retour. Puis c'est la région de Verdun parsemée de cimetières militaires et de monuments d'anciens combattants, souvenirs de 14-18.

C'est à Torgny que l'on passe la frontière et que le lunch de midi nous est servi devant la « Grande Fontaine », un lavoir dans un magnifique état de conservation au centre du village.



Arrêt de midi à Torgny, un petit air de Provence...

Après midi, le road book change de look. Cela nous fait penser à un retour du LNL. Les cultures se font plus rares et plus petites. On traverse des bocages peuplés de « blanc-bleu belge », des sous-bois aux odeurs de Reines-des-prés et d'Aspérule Odorante (fleurs utilisées dans la fabrication de Maitrank, c'est la région).

On commence à revoir des bois, des bois de sapins aux odeurs particulières. On est bien chez nous ! (Les routes sont exécrables comparées à celles de la France et de l'Espagne, et ce jusqu'au musée...)

On arrive assez rapidement à Lîdje où peu de monde est présent, enfin on est contents de voir ceux qui sont là.

Un excellent buffet nous est servi. Tout le monde quitte petit à petit le musée, fatigue et famille obligent.

Un grand raid comme ça, c'est des petits problèmes, des gros problèmes, des belles régions traversées, des personnes rencontrées, des copains, des amis, des odeurs et la nature aussi.

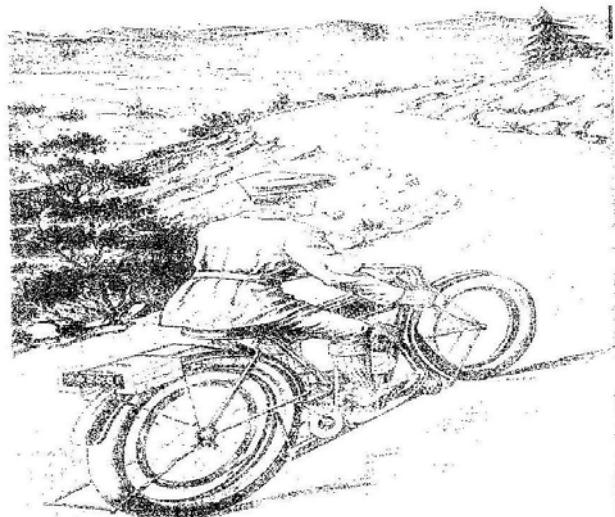
Une expérience à vivre !

1er TOUR BASCO BEARNAIS

Pour motos produites avant 1965

AUDAUX (64)

Du 04 au 07 août 2011



*4 jours
de moyenne
et
haute montagne*



LES PETOCHONS PYRENEENS
ORGANISE PAR
LES PETOCHONS PYRENEENS
RENSEIGNEMENTS AU
05 59 39 66 01 ou
05 59 84 30 04 ou
perezgerard3256@neuf.fr

(Ne pas jeter sur la voie publique)



ASSOCIATION AFFILIÉE A LA F.F.V.E.
LES PÉTOCHONS PYRÉNÉENS BP 80081 64403 OLORON CEDEX

1^{er} TOUR BASCO BEARNAIS

Les Pétochons Pyrénéens t'invitent à venir découvrir du 04 au 07 août 2011 la très belle région du Pays Basque et du Béarn.

Durant quatre jours nous rayonnerons depuis le château d'Audax située près de Navarrenx. Cette manifestation touristique placée sous le signe de la découverte est ouverte aux motos produites avant 1965. La montagne étant un milieu difficile il est bon de préciser que la moto doit être en bon état mécanique et avoir le système d'éclairage en état de marche. Le premier jour nous passerons en Espagne et derrière la frontière la lumière est obligatoire même pour les motos anciennes.

Pour l'hébergement au château d'AUDAX deux choix s'offrent à toi, soit en chambre de 3 personnes, soit planter la tente dans le parc du château.

Pour ceux qui arrivent de loin, possibilité d'arriver le mercredi 03 août dans l'après-midi et de repartir le lundi 08 août après le petit déjeuner.

La clôture des inscriptions est fixée au 02 juillet 2011. Passée cette date en cas d'annulation aucun remboursement ne sera fait.

Programme

- Jeudi 04 août 240 km Départ 9 heures
Audax, Lahonce, Dancharia, Elisondo, St Jean Pied de Port, Mauléon, Audax
- Vendredi 05 août 210 km
Audax, St Palais, Mauléon, Iraty, Montory, Larrau, Navarrenx, Audax
- Samedi 06 août 210 km
Audax, Monein, Nay, Aucun, Laruns, Oloron, Audax
- Dimanche 07 août 100 km
Audax,.....

Tarifs

Suivant les formules choisies les droits d'engagements comprennent :

- Chambre : chambre, repas, petits déjeuners
- Camping : place de camping, repas, petits déjeuners
- Locaux : repas, petits déjeuners

| | TARIFFS | | |
|---|---------|---------|---------------------|
| | Chambre | Camping | Locaux |
| Formule 1 Du 03 après midi Au 07 à midi | 250€ | 210€ | 190€ |
| Formule 2 Du 04 matin Au 07 à midi | 220€ | 190€ | 170€ |
| Formule 3 Du 06 matin Au 07 à midi | 100€ | 90€ | 80€ |
| Supp dimanche soir (repas soir, nuit, Pd) | 30€ | 20€ | 20€ (repas du soir) |

Pour tous renseignements contacter :

- Gérard PEREZ au 05 59 39 66 01 ou par mail
- Christian BOUMERA au 05 59 84 30 04 ou

Conte de fée pour motard.

Voici une histoire vécue qui pourrait être un rêve ou un fantasme de tout amateur de motos anciennes, et pourtant ...

Il y a quelques années, un motard (Kawa 1300) parmi nos connaissances me téléphone : Guy, une 750 four hors d'usage peut-elle t'intéresser à petit prix ? Faut voir.

Ecoute, j'ai aidé une amie à vider la maison de ses parents, décédés. Son frère ayant quitté la Belgique définitivement depuis des années, sa moto est restée là, en panne et les papiers introuvables. Bof !!!

Ah, il y a aussi dans la cave quelques caisses remplies de pièces d'une vieille moto démontée encore par son père jadis, mais tout est rouillé parce que la cave a été inondée plusieurs fois et remplie de boue, si tu peux sauver quelque chose, mais ça m'étonnerait.

Vu le prix dérisoire annoncé, je vais y jeter un coup d'œil, n'étant pas amateur de « Japonaises », je fais le tour de la Honda, pas bloquée, sauf la roue arrière, et un gros travail de restauration, elle ne m'intéresse pas vraiment.

Voyons ces caisses ...

Premier constat, tout est recouvert d'une couche de boue séchée. J'aperçois, contre un mur, une fourche parallélogramme ... (petite montée d'adrénaline !!!).

Qui ne pense pas à ce moment-là à une Brough ou autre merveille ? Ensuite, un cadre, des garde-boues (pleins de boue !), un réservoir, dont un reste de peinture ne laisse aucun doute, rêve-je ?

C'est une « NORTON ». En effet, le moteur, dans une caisse, est un mono 500 ES2, 1938, bloqué. Je ne vous dis pas l'émotion que d'autres ont connu en écartant la paille au fond d'une grange.

Là, je rêve déjà à une restauration passionnante.

Bon, affaire conclue.

Rapatriement de tout ça à la maison, puis vente rapide de la Honda.

Après un premier examen des pièces, je constate que la rouille, dans l'ensemble, est bizarrement assez superficielle, peut-être grâce à la boue ?

Par contre, échappement en dentelle, réservoir d'huile pourri sur deux faces, carter de chaîne primaire troué par l'eau stagnante, boulonnerie en partie irrécupérable, mais, bon, on y va, une ES2, ça en vaut bien la peine !



Photo Guy Sinclair.

Je fais appel à un ami très compétent, bien connu en Belgique dans le milieu de la moto ancienne, Emile Materne, dit « la Pipe » (parce qu'il la fume !!! et non-stop).

L'enthousiasme nous met au boulot immédiatement. Dans l'ordre :

- Nettoyage des pièces récupérables.
- Déblocage du moteur, rien de grave, honage et remplacement des segments, guides et soupapes + rodage.
- Cadre et jantes au sablage + peinture époxy.
- Démontage du bas-moteur, nettoyage des conduits et remplacement des roulements de vi洛.
- Démontage de la boîte de vitesses, rien de cassé ni usé, remplacement des roulements et buselures.
- Réservoir essence, préparé pour la peinture et traité « Restom ».
- Réservoir d'huile et carter de chaîne restaurés au polyester (excellent résultat).

- Remplacement des garnitures de freins, rayons inox + pneus neufs.
- Remise à neuf de la magdyno Lucas, nouveau régulateur.
- J'envoie le carburateur « Amal » en Angleterre pour remise à neuf, prix 250 € Je devrai plus tard déboucher le fin conduit de ralenti que ce spécialiste n'a pas pris la peine de faire !!!
- Remplacement des pièces irrécupérables, guidon, manettes, intérieur du phare, commutateur Lucas, chaînes, pignons et joints neufs, échappements, selle, etc...
- Chromage de quelques pièces et préparation pour peinture chez le carrossier.

Le remontage peut commencer (deuxième poussée d'adrénaline!).



Photo Guy Sinclair.

Deux ans et demi plus tard, à raison de 3 jours par semaine, nous nous émerveillons devant ce légendaire bijou, neuf, comme s'il sortait du magasin.

Quelques coups de kick plus tard, le chant du gros mono est à tomber à genoux (troisième poussée d'adrénaline!).

Trouver un tel objet, une fois dans sa vie, découle sûrement d'une chance de « cocu ». J'interroge mon épouse qui prétend ne rien savoir à ce sujet !!!

Et ce n'est pas fini ... Mon ami « La Pipe » et moi ayant passé de si bons moments ensemble, bien qu'il m'enfume à longueur de journée, décidons de prolonger ce bonheur.

En effet, celui-ci possède depuis de nombreuses années un side-car Belge de marque « Novy » fabriqué seulement pendant deux ans, 1937 et 1938, side de luxe à l'époque, mais en très mauvais état, rouillé, sans attaches, sellerie et boiseries pourries, ...



Photo Guy Sinclair.

Je décide néanmoins de l'atteler à la Norton. Nous re-retroussons nos manches, il rallume sa pipe, et, six mois plus tard, ce bel attelage roule à pas mal de rallyes et fait l'admiration de tous (quatrième et dernière poussée d'adrénaline, hélas !).

Vive la moto ancienne, vive la restauration, vive la Pipe.

Guy Sinclair et Emile Materne (la Pipe),
Membres du CMB Bruxelles.



Guy Sinclair et Emile Materne sont fiers de vous présenter leur travail de restauration. Bravo les amis. (*Photos M.H. Struyf*).



Een sprookje voor motorrijders.

Dit is een levensecht verhaal, dat zou kunnen doorgaan voor de droom of de ultieme hallucinatie van elke liefhebber van oude motoren, en ...

Een paar jaren terug wordt ik opgebeld door een vriend motorrijder (Kawa 1300) : Guy, zou je interesse hebben voor een 750 four buiten gebruik en voor een klein prijsje ? Eerst zien ...

Luister, ik heb een vriendin geholpen bij het leeg maken van het huis van haar overleden ouders. Haar broer heeft België sinds jaren definitief verlaten. Zijn motor is daar, defect, blijven staan en de papieren zijn spoorloos. Bof !!!

En in de kelder staan nog een paar bakken vol met stukken afkomstig van een oude motor, die de vader destijds nog gedemonteerd heeft.

Maar alles is vol roest, ten gevolge van herhaalde overstromingen van de kelder. Alles ligt onder de modder ... Misschien valt er nog iets te redden, ... maar dat zou me verwonderen.

Gezien de geringe vraagprijs ga ik toch een kijkje nemen, hoewel ik geen liefhebber ben van Japanners. Ik draai rond de Honda. Deze is, behalve het achterwiel, niet geblokkeerd. Er is veel restauratiewerk aan. Ik ben niet echt geïnteresseerd.

En nu, de kisten ...

Eerste vaststelling : alles is bedekt met een laag gedroogde modder.

Tegen de muur merk ik een parallellogram voorvork op ... (de adrenaline stijgt !!!).

Wie zou in deze omstandigheden niet denken aan een Brough of een ander mechanisch wonder?

Daarna ontdek ik een raam, spatborden (vol modder), een tank met een verfrestje dat veel zegt. Ben ik aan het dromen?

Het is een NORTON. Inderdaad, de motor, in een kist, is een geblokkeerde mono 500 ES2 van 1938.

Stel u de emotie voor, die anderen beleefd hebben bij het verwijderen van het stro achteraan in een oude schuur.

Ik droom al van een boeiende restauratie. OK. De zaak is geklonken. Alles mee naar huis. Snel verkoop van de Honda.

Bij een eerste onderzoek van de stukken stel ik vast, dat het roest slechts oppervlakkig is, misschien dank zij de modderlaag.

Anderzijds, de uitlaat lijkt op een gruyèrekaas. De olietank is rot op de twee zijden. Het primaire kettingcarter is doorgeroest door het stilstaande water. De bouten zijn deels onbruikbaar.

Maar we gaan er toch voor, want een ES2 is de moeite waard!

Ik doe beroep op een zeer bekwame vriend, in België goed gekend in het milieu van de oude motoren, Emile Materne, bijnaam "De Pijp" omdat hij een ketting pijproker is.



Foto Guy Sinclair.

De geestdrift zet ons onmiddellijk aan het werk. In volgorde:

- Kuisen van de bruikbare stukken.
- Losmaken van de motor, niet erg, honen en vervangen van de segmenten, geleiders en kleppen + roderen.
- Zandstralen van raam en velgen + époxy verf.
- Demonteren van het cartergedeelte van de motor, reinigen van de oliegeleiders en vervangen van de kogellagers van de krukas.
- Demonteren van de versnellingsbak, geen schade noch sleet, vervangen van kogellagers en bussen.
- Benzinettank voorbereiden voor het verven en met « Restom » behandelen.
- Olietank en kettingcarter met polyester herstellen (uitstekend resultaat).

- Vervangen van de remgarnituren, nieuwe inox spaken + banden
- Reviseren van de magdyno Lucas, nieuwe regelaar.
- De «Amal » vergasser wordt voor restauratie naar Engeland gestuurd, kostprijs 250 € Later zal ik de leiding van de ralenti sproeier nog zelf moeten ontstoppen. De « specialist » heeft hiervoor geen moeite gedaan !!!
- Vervangen van de onbruikbare stukken, zoals stuur, hendels, reflector van de koplamp, Lucas schakelaar, kettingen, tandwielen, nieuwe dichtingen, uitlaat, zadel, enz ...
- Chromeren van enkele stukken en voorbereiden voor het verven bij een koetsmaker.

Het heropbouwen kan beginnen (tweede adrenaline stoot !).

Twee en een half jaar later, a rato van 3 dagen per week, staan we vol bewondering voor dit legendarisch juweeltje, nieuw alsof het pas uit de winkel kwam.



Foto Guy Sinclair.

Een paar kick slagen later ronkt deze zware mono dat het een waar plezier is (derde adrenaline stoot!).

Een dergelijk object eens in een mensenleven tegenkomen lijkt wel “hoerenchance” hebben. Ik stel de vraag aan mijn echtgenote, die beweert van niets te weten!

En het is nog niet alles ...

Mijn vriend « De Pijp » en ik hebben samen zo’n aangename tijd doorgebracht (hoewel hij me dagen lang berookt heeft) dat we beslissen om dit geluk verder te zetten.

Hij is inderdaad sinds jaren in het bezit van een sidecar van Belgische makelij, merk « Novy », dat slechts gedurende twee jaren geproduceerd is, 1937 et 1938, toen een luxe artikel, maar in zeer slechte staat, geroest, zonder bevestigingen noch zadelwerk noch bruikbaar houtwerk ...



Foto Guy Sinclair.

Niettegenstaande beslis ik toch deze aan de Norton te bevestigen.

De mouwen worden opnieuw opgerold, de pijp wordt terug aangestoken, en, zes maanden later, rijdt dit mooie gespan tal van rally's en wordt door iedereen bewonderd.

(Vierde en helaas laatste adrenaline stoot !).

Leve de oude motoren, leve het restauratiewerk, leve de Pijp!

Guy Sinclair en Emile Materne (de Pijp),

Leden van CMB. Brussel.

Communiqué de la FBVA.

27.01.2011.



The Classic Car Insurance & The Classic Assistance.

A l'attention du club :

CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM VZW-ASBL

Cher responsable de club,

Nous tenons à vous informer des nouveautés au sujet de notre contrat d'assurance et vous conseillons de lire attentivement ce qui suit :

1. Responsabilité civile exploitation clubs.

Bonne nouvelle! AXA a baissé ses tarifs et les clubs recevront bientôt un courrier de notre courtier Marsh. Nous vous rappelons qu'il est important d'avoir une assurance responsabilité civile exploitation club.

2. Assistance en dépannage.

Nous avons signé un nouvel accord avec TOURING au sujet de l'assistance dépannage qui est maintenant d'application pour tous les véhicules immatriculés. Jusqu'à présent, le rapatriement des véhicules de plus de 5,5 tonnes n'était pas possible.

Le nouveau numéro d'appel unique pour les véhicules anciens qui figurera sur les cartes vertes d'assurance devient dorénavant :
+32 2 286 32 50

La couverture de base ne change pas, c'est-à-dire :

- assistance 24h/24, 7 jours sur 7
- Intervention en cas de panne ou d'accident

Grâce à TOURING, nous avons également pu négocier une option en plus au sujet de la couverture ‘Europe’. Le contrat de base contient toujours une intervention en Belgique et jusqu’à 300 kms au-delà des frontières.

En ce qui concerne l’extension de la couverture ‘Europe’ et à la demande des clubs, les amateurs ont maintenant le choix entre deux formules :

- soit la formule existante sans l’option d’un véhicule de remplacement à 20 EUR
- soit la formule avec l’option de véhicule de remplacement à 37 EUR.

La franchise de 10 kms a été réduite à une franchise de 5 kms.

Au cas où l’assuré désire quand même une assistance à domicile ou sans franchise, il pourra faire appel à TOURING moyennant paiement de la somme de 133 EUR par prestation.

3. Tarifs.

A partir du 01.03.2011, la tarification connaîtra une légère augmentation. C’est la première fois qu’une augmentation est d’application depuis que nous sommes passés à l’euro.

Pour connaître la nouvelle tarification, nous vous prions de consulter le nouveau dépliant disponible sur notre site.

Chaque assuré recevra une lettre qui est jointe à la demande de paiement qui explique les nouveautés et qui reprend un tableau récapitulatif des primes en vigueur.

Note importante : pour éviter toute discussion et au cas où un assuré possède plusieurs véhicules assurés chez Marsh, le tarif plein est toujours d’application pour le véhicule le moins âgé. Au cas où un assuré aurait une assurance pour un véhicule de plus de 40 ans d’âge et ensuite désirerait assurer un véhicule de la catégorie 25-40 ans, Marsh fera un nouveau calcul de la prime totale sur base du véhicule de la catégorie 25-40 ans.

4. Communication.

Nous avons également travaillé sur l'amélioration de la communication entre les clubs, les assurés et les bureaux de Marsh. Pour encore mieux vous servir, nous avons mis en place des adresses emails qui sont liées immédiatement à des personnes qui traitent les dossiers de la FBVA dans les différents bureaux de Marsh.

Anvers = fbva.ant@marsh.com

Roulers = fbva.roe@marsh.com

Bruxelles = fbva.bxl@marsh.com

Liège = fbva.lgg@marsh.com

A partir de maintenant, il y a également possibilité de demander une offre de prix online via un site internet mis en place par Marsh en collaboration avec la FBVA. www.marsh.be/fbva

5. Cellule d'experts reconnus par la FBVA.

Enfin, la cellule d'experts reconnus par la FBVA a été mise en place.

Depuis le 1er janvier 2010, seuls les experts qui font partie de cette cellule pourront être chargés d'établir un rapport d'expertise en vue de souscrire une omnium complète ou partielle.

La FBVA a établi elle-même un canevas pour ces experts pour qu'ils travaillent tous de la même façon et ce selon un tarif unique. De même, la présentation du rapport d'expertise a été établie par la FBVA et chaque expert est tenu de l'utiliser. Important à signaler est le fait que tous ces experts font également partie de la commission des véhicules historiques au sein de l'UPEX (Union Professionnelle des Experts en Automobile).

Vous trouverez les informations à ce sujet sur notre site internet. Bien évidemment, vous pouvez contacter ces experts pour organiser des journées d'expertises au sein de votre club.

6. Produits Affinity.

Et ce n'est pas tout ! Grâce au fait que vos membres font partie d'un club affilié à notre fédération, ils peuvent bénéficier d'un service sur mesure et de conditions très avantageuses pour l'ensemble de vos assurances privées.

En effet, un programme d'assurances a été développé exclusivement pour les membres d'un club, membre de l'asbl FBVA. Vous pouvez ainsi profiter d'un tarif groupe et bénéficier de réductions jusqu'à 30%. Ils peuvent toujours prendre contact avec notre courtier MARSH.

7. Nouveau dépliant.

Nous avons rédigé un nouveau dépliant qui est disponible via notre site. Si vous désirez obtenir des dépliants pour diffuser à vos membres, nous vous demandons d'envoyer un mail à fbva@skynet.be.

La FBVA et Marsh restent à votre disposition et continueront à offrir le meilleur service possible.

La FBVA



Mededeling van de BFOV.

27.01.2011.



The Classic Car Insurance & The Classic Assistance.

Ter attentie van de club :

CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM VZW-ASBL

Beste clubverantwoordelijke,

We wensen u te informeren aangaande enkele nieuwigheden betreffende ons verzekeringscontract en raden u aan de volgende informatie aandachtig te lezen:

1. Burgerlijke aansprakelijkheid Uitbating clubs.

Goed nieuws! AXA heeft de tarieven verlaagd en de clubs zullen zeer binnenkort een schrijven krijgen hieromtrent via onze makelaar Marsh. We herinneren er u aan dat het een noodzaak is om een dergelijke verzekering BA uitbating clubs te onderschrijven.

2. Pechverhelping.

We hebben een nieuw samenwerkingsakkoord ondertekend met TOURING betreffende de pechverhelping die vanaf nu van toepassing zal zijn op alle ingeschreven voertuigen. Tot op heden was de takeling enkel voorzien voor voertuigen tot 5,5 ton.

Het nieuwe oproepnummer dat nog steeds uniek zal zijn voor de oproepen van de oldtimerliefhebbers en die vermeld zal zijn op de groene verzekeringskaart is voortaan : +32 2 286 32 50

Aan de basisdekking wijzigt er niets, namelijk:

- Bijstand 24u/24, 7 dagen op 7
- Tussenkomst bij pech of ongeval

Dankzij TOURING, hebben we eveneens een bijkomende optie kunnen bespreken voor de uitbreiding van de dekking naar Europa toe. Het basiscontract voorziet nog steeds een tussenkomst in België tot 300 km buiten de grenzen.

Op vraag van de clubs, hebben we in de uitbreiding naar Europa toe twee verschillende optiemogelijkheden ingelast namelijk;

- een formule zonder de optie vervangwagen aan 20 EUR
- een formule met de optie vervangwagen aan 37 EUR.

De vrijstelling van 10 km werd gereduceerd tot een vrijstelling van 5 km.

Indien de verzekerde toch een tussenkomst wenst ten huize of geen vrijstelling wenst, dan kan hij beroep doen op de diensten van TOURING mits het betalen van 133 EUR per tussenkomst.

3. Tarieven.

Vanaf 01.03.2011 zullen de tarieven lichtjes verhoogd worden. Het is de eerste premieverhoging sinds het bestaan van de Euro.

Om de nieuwe tarieven te kennen, raden we u aan om de nieuwe folder te raadplegen (beschikbaar op onze website).

Iedere verzekerde zal met de aanvraag tot het betalen van de premie een begeleidend schrijven ontvangen waarin uitgelegd wordt welke nieuwigheden in voege treden en ook een overzichtstabel met de nieuwe tarieven.

Belangrijke nota: om alle discussies te vermijden waarbij een verzekerde meer dan één voertuig bezit via Marsh, zal steeds de volledige premie van toepassing zijn op het jongste voertuig.

Indien een iemand een verzekering heeft voor een voertuig van de categorie van meer dan 40 jaar oud en nadien een voertuig bij wenst te verzekeren van de categorie 25-40 jaar oud, dan zal Marsh een herberekening maken van de totaliteit van de premie gebaseerd op het voertuig van de categorie 25-40 jaar.

4. Communicatie.

We hebben eveneens gewerkt aan het verbeteren van de communicatie tussen de clubs, de verzekerden en de kantoren van Marsh. Om u nog beter van dienst te zijn, hebben we verschillende emailadressen gecreëerd die rechtstreeks bij de personen terecht komen die de dossiers behandelen voor de oldtimerliefhebbers in de kantoren van Marsh.

Antwerpen = bfov.ant@marsh.com

Roeselare = bfov.roe@marsh.com

Brussel = bfov.bxl@marsh.com

Luik = bfov.lgg@marsh.com

En vanaf heden kan er online een offerte aangevraagd worden via een speciaal ontworpen website dat tot stand kwam mits een goede samenwerking tussen Marsh en de BFOV: www.marsh.be/bfov

5. Cel van experten erkend door de BFOV..

Eindelijk is het zover, de cel van experten die erkend worden door de BFOV werd in het leven geroepen.

Sinds 1 januari 2010 zullen enkel de experten die deel uit maken van deze cel belast worden met het expertiseren van oldtimers teneinde een expertiseverslag op te stellen om een volledige of gedeeltelijke omnium te onderschrijven.

De BFOV heeft zelf een leidraad opgesteld voor deze experten zodanig dat we er zeker van zijn dat deze allemaal volgens dezelfde richtlijnen zullen werken en aan eenzelfde tarief. Ook werd de presentatie van de verslagen bepaald door de BFOV die door elke

expert moet gebruikt worden. Het is ook niet onbelangrijk om te weten dat al deze experten deel uitmaken van de commissie voor historische voertuigen van UPEX (Beroepsvereniging der Automobieldeskundigen).

U vindt alle informatie hieromtrent op onze website door hier te klikken.

Uiteraard kan u deze experten raadplegen om een expertisedag te organiseren in clubverband.

6. Affinity Producten.

En er is nog meer goed nieuws! Dankzij het feit dat uw leden lid zijn van een club aangesloten aan onze federatie kunnen ze genieten van andere verzekeringsproducten op maat en dit aan zeer voordelige voorwaarden.

Inderdaad, dit programma werd speciaal uitgewerkt voor de leden van een club aangesloten aan de BFOV. Uw leden kunnen genieten van een groepstarief en kortingen bekomen tot 30%. Ze kunnen steeds vrijblijvend contact opnemen met de makelaar MARSH.

7. Nieuwe folder.

We hebben een nieuwe folder aangemaakt die beschikbaar is via onze website. Indien u nieuwe folders wenst te bekomen voor uw leden, dan verzoeken we u om een email te sturen naar bfov@skynet.be.

De BFOV en Marsh blijven ter beschikking en blijven zorgen voor de beste mogelijke dienstverlening.

De BFOV



TE KOOP

A VENDRE

Te koop K1000LT Bouwjaar 1992 (60.000 Km)

Vorig jaar grondig onderhouden:

kleppen, filters, voorvork, nieuwe koppeling.

Vraagprijs : 800 €

A vendre K1000LT Année 1992 (60.000 Km)

Grande révision en 2010:

soupapes, filtres, fourche, nouvel embrayage.

Prix souhaité : 800 €

Contact : Alfons De Borger: 02 305 76 03; 0498 544 512

Te koop BMW 600 cc Bouwjaar 1956

Te koop Triumph Bonneville T140 Bouwjaar 1978

Inlichtingen / Renseignements :

pierre.gyselinck@skynet.be

Te koop :

DKW RT 250 cc tweetakt Bouwjaar 1953 met papieren DIV

Vele delen herchroomd + 2 zweefzadels + bagagerek

Vraagprijs 1250 €

Tel. 0496.72.55.26 (Regio Aalst)

BELANGRIJK BERICHT

Buitengewone algemene vergadering

Zondag 3 april 2011 om 15.30 uur te Duisburg

AVIS IMPORTANT

Assemblée générale extraordinaire

Dimanche 3 avril 2011 à 15.30 h à Duisburg

GRATIS ZOEKERTJES - ANNONCES GRATUITES.

Over deze rubriek wordt niet op voorhand gecorrespondeerd.
Schrijf a.u.b. klaar en duidelijk. En vergeet vooral niet je naam en contactadres of telefoonnummer te vermelden.

*Aucune correspondance préalable ne sera acceptée à ce sujet.
Ecrivez votre texte clair et net s.v.p., et n'oubliez pas votre nom
adresse ou numéro de téléphone.*

Rubriek / Rubrique : Te koop /A vendre 0
Gezocht/Recherché 0

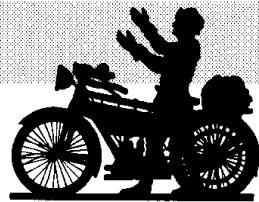
Sturen naar / Envoyer à:

**Jacques Bastiaens
Rue de la Résistance/Verzetstraat 28
1090 Brussel
E-Mail : jacques.bastiaens@telenet.be
Tel. 02.660.59.68 na/après 20 uur/h**



Les annonces sont toujours publiées lors de la parution suivante.
De aankondingen worden steeds in het eerstvolgende nummer
gepubliceerd.

AGENDA



RUILBEURZEN - BOURSES

| | | |
|-------------------|--|--|
| 4- 6/03/2011 | ANTWERP Classic Salon Auto-moto-traktoren-militaire voertuigen | |
| 19- 20/03/2010 | Limburghal GENK Old Timer Beurs (auto + moto) | www.ludovdc.be gsm: 0475.81.31.51 |
| 17/04/2011 | Oldtimerbeurs Industrieterrein HAMONT Middenweg 10 | Tel. 0475.60.51.22 |
| 30/04/2011 | Salle Communale LA REID Bourse de motos anciennes | boursemoto@gmail.com gsm 0499.41.22.09 |
| 01/05/2011 | WASMES Dépôt du Tram | Tel. 0477.96.28.78 |
| 05/06/2011 | Nivelles Bourse des Amis du 50 cc | Tel. 0473.75.05.27 |
| 19/06/2011 | Zaal Den Donk, Kapelweg 52 Turnhout Zevendonk Oldtimer Brommerbeurs en Treffen | oldtimer_brommerbeurs@hotmail.com Tel 014.65.92.65 Gsm 0474.597.758 |
| 24/09/2011 | VOTTEM Salle L'Equipe Bourse d'échange du VMCC | Tel. 04.227.19.79 |
| 09/10/2011 | Moto Retro Flemalle Ecole l'Envol | Tel. 0486.80.19.33 |
| 15- 16/10/2011 | GIERLE Oldtimer motorbeurs Parochiezaal Sint-Jan | Tel.014.63.39.77 Zjee@skynet.be |
| 5- 6/11/2011 | Fabriekspand Roeselare Ruilbeurs en expo-show voor brommers, scooters, motoren en onderdelen | Tel.051.72.31.13 info@veteraanmotorenhoutland.be |
| 04/12/2011 | Aarschot Stadsfeestzaal Demervallei 14 Retro motorbeurs | Tel. 015.22.55.84 |
| 10/12/2011 | Oldtimerbeurs RANST terrein Moervelden Voormalig militair domein Het Loo | www.vetfrakken.be |

TREFFENS CONCENTRATIONS

| | | |
|------------|---|--|
| 17/04/2011 | KALKEN Oldtimershow met oldtimer brommerrondrit (Molekenskermis) | Tel. 0478.44.25.54 www.sintpietersfeestkalkenbe.eu |
| 07/05/2011 | Houtlandroute voor motoren pré 1975 Start en aankomst te Lichtervelde | Tel.051.72.31.13 info@veteraanmotorenhoutland.be |
| 08/05/2011 | Circuit ZOLDER Journée de la moto Avec la participation de la FBVA Met deelname van de BFOV | |

| | | |
|--------------------------|--|---|
| 05/06/2011 | Nivelles Balade des Amis du 50 cc (et +) | Tel. 0473.75.05.27 |
| 10-12/06/2011 | Kasteeldomein van PERK(Steenokkerzeel) Oldtimer en Classic Weekend MOTO GUZZI pré 1985 | www.guzziclassic.be info@guzziclassic.be gsm 0476.26.12.79 |
| 12/06/2011 | Moto Retro Rallye Court-St-Etienne Parc à Mitrailles | |
| 19/06/2011 | Zaal Den Donk, Kapelweg 52 Turnhout Zevendonk Oldtimer Brommerbeurs en Treffen | oldtimer_brommerbeurs@hotmail.com Tel 014.65.92.65 Gsm 0474.597.758 |
| 25/06/2011 03/07/2011 | Liège-Albertville-Liège Motos pré-1940 | guy.marginet@telenet.be |
| 16/07/2011 | Leerne (West Vl) Tussen Leie en Schelde Rondrit voor motoren pré 1975 | Tel.09.386.61.94 Norbert.seye@skynet.be |
| 04-07/08/2011 | 1^{er} Tour Basco Bearnais Les Petochons Pyreneens | Tel. (France) 05.59.39.66.01 perezgerard3256@neuf.fr |
| 07/08/2011 | Reynaertrit voor motoren pré 1975 Start en aankomst te Lichtervelde (+/- 200 km) | Tel.00/31114315830 reynaertrit@veteraanmotorenhoutland.be |
| 24-28/08/2011 | Tour de Provence 2011. Inscriptions avant le 31.03.2011 | jean.gautier534@orange.fr Tel. (France) 04.90.55.87.71 |
| 04/09/2011 | Klakvelotreffen voor motoren pré 1940 Domein Schaapsdreef Lichtervelde (+/-50km) | Tel. 051.72.31.13 info@veteraanmotorenhoutland.be |
| 18/09/2011 | Gullegem Oldtimer rit 55 km | Tel. 0474.03.24.54 www.6volt.blogspot.com |

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

| | | |
|-------------|---|--|
| 01/05/2011 | WASMES Dépôt du Tram Expo motos anciennes. Thème 2011 : BMW | Tel. 0477.96.28.78 |
| 5-6/11/2011 | Fabriekspand Roeselare Ruilbeurs en expo-show voor brommers, scooters, motoren en onderdelen Tema : Duitse Motorfietsen pré 1975 | Tel.051.72.31.13 info@veteraanmotorenhoutland.be |

COMPETITION CROSS TRIAL CIRCUIT

RACING INFO :

CRMB Classic Racing Motorcycles Belgium
 Info: 0486/912200
miguel.parrent@pandora.be

Tout sur le TRIAL PRE-65 et bi-amortos
 Alles over TRIAL PRE-65 en Twin-shocks.
 Rendez-vous sur www.motobecane-trialclub.be

CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM

Het clubbestuur en de uitgever van het clubblad kunnen niet aansprakelijk gesteld worden voor gebeurlijke ongevallen ten gevolge van wijzigingen aangebracht aan motorfietsen na het lezen van tips en artikels uit het clubblad.

Le comité et l'éditeur responsable du journal ne peuvent pas être mis en cause, suite aux modifications que vous apporterez à votre moto, après lecture des conseils et articles parus dans le journal.



AGENDA EN ZOEKERTJES - AGENDA ET ANNONCES

Jacques Bastiaens, Verzetstraat / Rue de la Résistance 28, 1090 Jette
Tel.02.660.59.68. E-mail : jacques.bastiaens@telenet.be

Zoekertjes worden schriftelijk per brief, fax of E-mail doorgegeven.

Hierover is geen telefonische correspondentie mogelijk.

Informatie voor onze kalender wordt liefst tweetalig opgestuurd.

Les annonces sont à transmettre par lettre, fax ou E-mail.

Aucun contact téléphonique à ce sujet n'est possible. Les informations pour le calendrier sont à renvoyer de préférence dans les deux langues.

VERGADERINGEN - REUNIONS

U wordt vriendelijk uitgenodigd op onze maandelijkse vergaderingen (20 uur)

Vous êtes cordialement invités à nos réunions mensuelles (à 20 heures)

- Elke eerste vrijdag van de maand / le 1^{er} vendredi du mois:
Café Le Maes - Rue Léopold Premier, 4 - 1020 Laeken.
- Elke derde vrijdag van de maand / le 3^{ème} vendredi du mois:
Sportcentrum van Defensie – Hertswegestraat, 61 – 3080 Duisburg.

In samenwerking met



En collaboration avec



Southern Section



SPECIALISTES DE MARQUES
MERKEN SPECIALISTEN

| | | |
|--|--|--|
| ADLER | Gustave Goffin , Rue Fernand Stimart 7 , 5020 Namur (Vedrin) | Tel: 081/21.04.12 |
| AJS / MATCHLESS | Paul St Mard, Av Prekelinden 33, 1200 Bruxelles | Fax:02/733.16.14 |
| BMW | Charles Gyselinck, Blomstraat 81, 9340 Lede | |
| BSA | Fernand Coosemans , A. Servaislei 32 , 2900 Schoten | Tel: 03/658.72.31 Fax: 03/658.39.47 |
| DKW | Marnix Carlier , Rekkemsestraat 107 , 8510 Marke | Tel: 056/25.88.26 |
| DNEPR + URAL | Bodenhorst Raoul, Bergensestw. 769 1600 Sint Pieters Leeuw bodenhorst@skynet.be | Tel: 02/361.20.01 |
| FN | Verhaeghe Michel, Rogierlaan 65, 8400 Oostende | Tel: 059/50.69.59 Fax: 059/80.58.44 |
| GILLET | Yves Campion, Rue Dr Elie Lambotte 243,1030 Bruxelles ycampion.gillet@skynet.be | Tel: 02/425.89.91 |
| INDIAN | Christian Dupont, Rue des Chevreuils 1, 6534 Gozée | Tel: 071/51.08.93 |
| LAVERDA | Marcel Lemlin, Rue de la Chapelle 3A 1490 Court St Etienne m.lemlin@skynet.be | Tel/fax : 010/61.27.95 GSM : 0476/34.40.24 |
| Machine de Guerre Legermotoren | Erwin De Lange, Elzenstraat 6, 9500 Geraardsbergen info@retro-rest.be | Tel: 054/41.09.37 Fax: 054/41.09.37 GSM: 0475/80.06.81 |
| MAICO (Scooters + motos) | Luc Bohets , Ronsen Heerweg 19 , 9700 Oudenaarde | Tel: 055/49 87 19 GSM: 0495/37.64.13 |
| MOTO GUZZI | H. + Ch. Haudenhuyse , Veldstraat 32, 9820 Merelbeke christel.naveau@skynet.be | Tel/fax:09/362.03.91 |
| NIMBUS | Geert Huylebroeck , Suikerstraat 73, 9340 Lede | Tel: 053/80.56.36 |
| NORTON | Jan Kerkhof, Leliestraat 76b, 8210 Zedelgem nocfbred@yahoo.co.uk | Tel: 0497 / 577.000 |
| NSU | Stephane Oger, Rue des trois Ruisseaux 53, 1450 Chastre | Tel:010/65.85.88 |
| ROYAL ENFIELD | Locotrans sprl Ch de Bruxelles 309, 1410 Waterloo Site: www.locotrans.net Email : info@locotrans.net | Tel: 02/351.09.55 Fax: 02/351.07.0 |
| ROYAL NORD + bromfietsen/vélo moteurs | Eric Steyls , Ulbeekstraat 11 , 3832 Wellen | Tel: 012/74.40.74 |
| SAROLEA | Ronald Danis, Prins Albertlaan 68, 8400 Oostende saroleadanis@skynet.be | Tel 059/32.03.05 GSM: 0474/284324 |
| VESPA Scooters | Walckiers Daniel, Plankenstraat 53 bus1, 1701 Itterbeek danielwalckiers@hotmail.com | Tel: 0477/ 92.68.62 |
| WHIZZER | Roger Van den Bogaert Lierseestwg 26, 2520 Emblem | Tel:03/480.35.58 |

Toute correspondance doit être ACCOMPAGNÉE d'une enveloppe PLUS timbre poste pour la réponse !

Alle briefwisseling moet vergezeld zijn van een briefomslag MET postzegel voor het antwoord !