

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

Maandelijks tijdschrift - Revue mensuelle.

Octobre / Oktober 2011

Numéro **309^{ste}** nummer

Verzending -expédition : Postkantoor Libramont

Jumelé avec

Affilié à

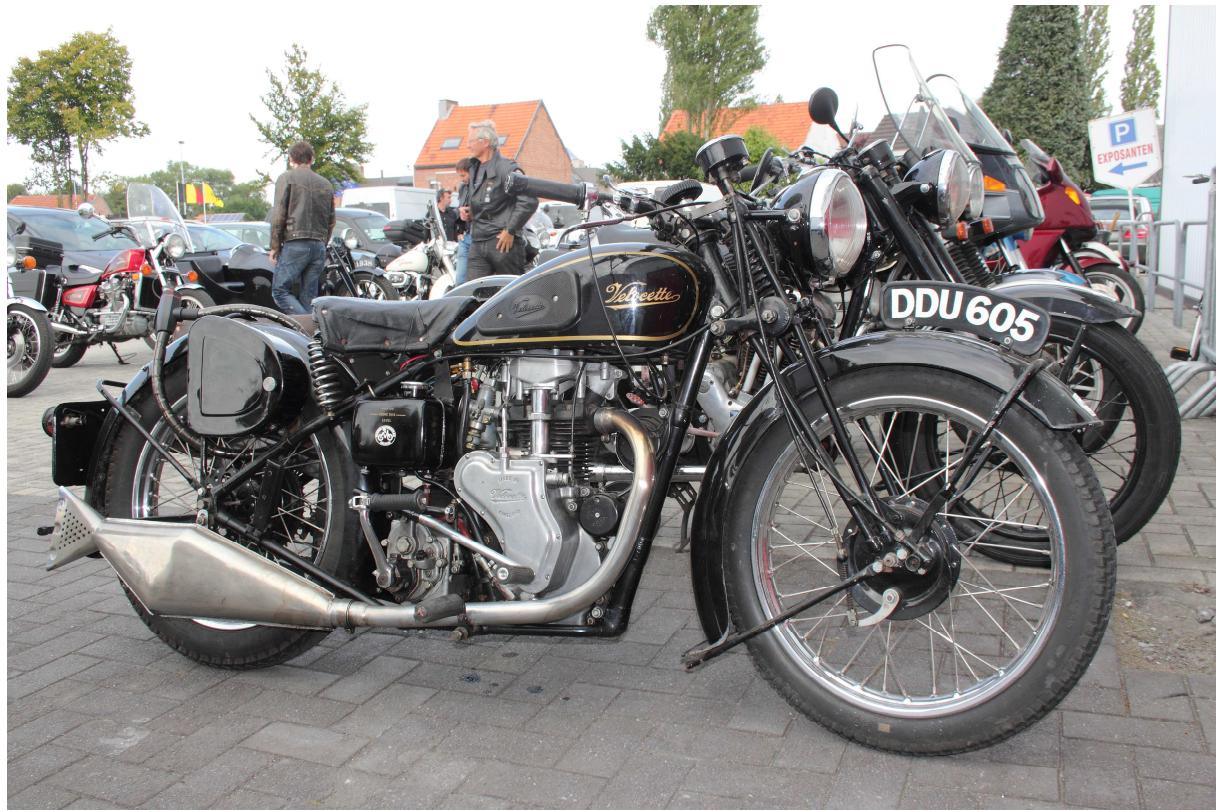
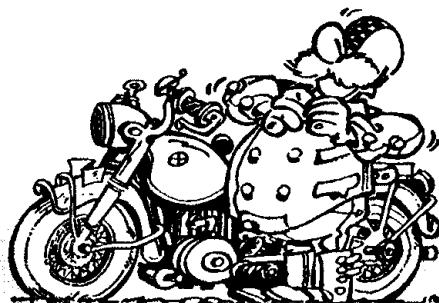
Verbroederd met

Aangesloten bij

VMCC South Wales

FBVA-BFOV

AMCA Europe



*Vélocette op de parking van
Moto Retro Wieze 17.09.2011.
(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,

Je me dois de remercier notre secrétaire et son époux pour m'avoir avantageusement remplacé dans le dernier magazine paru.
Ils ont l'un et l'autre une sensibilité aux choses de la moto qui se marie très bien avec l'attente de nos membres.

J'ai donc participé au rallye des Pétochons Pyrénéens avec mon vieux pote Jean-Marie.

Ces voyages et le rallye feront partie d'une saga que je vous conterai par le détail dans une revue ultérieure. C'est ça, un conte de Noël, un peu comme "La petite fille aux allumettes" d'Andersen.

Un sujet d'actualité, vous êtes tous au courant des nouvelles règlementations Européennes concernant la façon de s'habiller, de circuler avec des enfants en tan-sad et, d'une façon générale, des tribulations et inventions de nos Eurocrates.

Prochain projet à l'agenda, le contrôle technique de nos motos, tricycles, cycle-cars et side-cars.

Concernant l'Assemblée Générale, nous avons fait la demande au Commandant responsable de la gestion du domaine militaire pour pouvoir tenir notre A.G. le dimanche 27 novembre 2011 à 15 heures.
De toute façon, vous serez invités par lettre individuelle.
Le Comité souhaite être soutenu par un maximum de membres lors de cette Assemblée Générale.

Roulez prudents,
Les accidents n'arrivent pas qu'aux autres.

Paul Saint-Mard,
Président.

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

Beste vrienden en vriendinnen,

Ik zie me verplicht om onze secretaresse en haar echtgenoot te bedanken voor de uitstekende wijze waarop ze mij vervangen hebben in ons voorgaande magazine. Ze hebben allebei een gevoel voor de motorwereld, dat overeenstemt met de verwachtingen van onze leden. Ik heb dus deelgenomen aan de “rallye des Pétochons Pyrénéens”, samen met mijn goede vriend Jean-Marie.

Deze reiswegen, de rally en het hele verhaal zullen jullie binnen een paar weken uitgebreid in het maandblad kunnen lezen.

Een soort kerstverhaal, een beetje zoals “Het meisje met de zwavelstokjes”, het sprookje van Andersen.

Terug naar de actualiteit, jullie zijn allen op de hoogte van de nieuwe Europese reglementering betreffende de kledij, het vervoer van kinderen op de duozit en, in het algemeen, van de beslommeringen en uitvindingen van de Eurocraten.

Het volgende onderwerp op de agenda is de technische schouwing van onze motoren, driewielers, cycle-cars en sidecars.

Betreffende de Algemene Vergadering hebben we de aanvraag ingediend bij de Commandant, verantwoordelijk van het beheer van het militair domein, om onze Algemene Vergadering te mogen houden op zondag 27 november 2011 om 15 uur.

In elk geval zullen jullie individueel per brief uitgenodigd worden. Het Comité wenst op deze Algemene Vergadering te kunnen rekenen op de steun van een maximum aan leden.

Rijdt voorzichtig,
De ongevallen treffen niet alleen de anderen.

Paul Saint-Mard,
Voorzitter.

Het woordje van de Redactie.

Beste vrienden en vriendinnen motorrijders,

De zomer is voorbij, de toerritten zijn gereden.

Nog enkele grote beurzen zullen plaats hebben, en verder, veel tijd, te veel tijd, en de gelegenheid om herstellingen te doen.

De Redactie is terug begonnen met het opzoeken van technische artikels en om te beginnen heb ik een onderwerp gekozen : "Poetsen, schuren, enz." dat goed past bij het op stal zetten van onze motoren als ook voor een eventueel begin van restauratie.

De kuismiddelen vermeld in het huidige artikel zijn nog op de markt te verkrijgen, soms onder een andere naam (*).

Een maandblad laten verschijnen is een intens werk en vraagt veel tijd. Daarom wijs ik erop, dat **ons** maandblad er is **voor u en door u**. De gedachten van de leden zijn steeds welkom, stuur ons niet alleen jullie foto's maar doe er ook wat tekst bij en, als het kan, kom naar onze maandelijkse vergadering, dan kunnen we ook van gedachten wisselen over wat er moet gepubliceerd worden, aldus bekomt men een aantal andere onderwerpen die te verschijnen zijn.

Weldra hebben we onze Algemene Vergadering, dit is de eerste grote gelegenheid om uw mening te geven... Ik wacht erop en zeg u

Tot binnenkort, eind november, en tot ziens.

Jacques Bastiaens
Redacteur

(*) Producten :

Crésil, Gresyl, Impeca : www.voussert.fr

Carb : turco : www.aviatec.net

Miror : verkrijgbaar : drogist, brico, ...

Ni-Kit : www.ni-kit.com of Matthys te Vichte

Le Petit mot de la Rédaction.

Chers amis et amies motocyclistes,

L'été est passé, les rallyes ont eu lieu.

Encore quelques grandes bourses à visiter, et ensuite, du temps, beaucoup de temps, et donc l'occasion de réparer et d'entretenir nos anciennes.

La Rédaction est à nouveau à la recherche d'articles techniques et pour commencer, nous avons choisi le sujet suivant : "Nettoyer, décaper et polir" qui convient bien à la mise en hivernage de nos motos ou éventuellement au démarrage d'une restauration.

Les produits de nettoyage mentionnés dans l'article cité se trouvent encore sur le marché, parfois sous un autre nom (*).

Faire paraître une revue mensuelle demande un travail intense et prend beaucoup de temps. C'est pourquoi j'insiste sur le fait que **notre** revue est faite **pour les membres et par les membres**.

Les idées des membres sont toujours les bienvenues, ne vous contentez pas de nous envoyer vos photos, mais ajoutez-y un minimum de texte et, si vous le pouvez, venez à nos réunions mensuelles, ce sera l'occasion d'y échanger nos points de vue sur les articles à publier dans la revue.

Bientôt nous aurons notre Assemblée Générale, ce sera la première occasion de donner votre avis et de nous faire part de vos souhaits. J'y compte bien et vous dis

A bientôt, au plaisir de vous revoir à fin novembre,
Jacques Bastiaens
Rédacteur

(*) Produits :

Crésil, Gresyl, Impeca : www.voussert.fr

Carb : turco : www.aviatec.net

Miror : disponible : drogiste, brico, ...

Ni-Kit : www.ni-kit.com ou Matthys à Vichte

NETTOYER, DÉCAPER ET POLIR...

Même si vous gardez votre moto dans son état d'origine, vous n'êtes pas dispensé de nettoyer ou de décapter tout ce qui doit l'être, que ce soit de la fonte, de l'alliage, de la peinture ou du cuir.

Mais il faut travailler suivant de bonnes méthodes et de bons produits, sinon, vous risquez la déception ou pire, la catastrophe...

COMMENÇONS PAR LA CATASTROPHE...

Le pire, dans ce genre d'opération, n'est pas de réussir à moitié, mais de tout gâcher : c'est ce qui est arrivé à Pascal Fayet, d'Arconsat.

Son aventure est édifiante:

“Ayant acheté une Terrot RSSE de l'immédiat avant-guerre, je me suis attelé à sa rénovation, en commençant par le carter primaire et les cache-culbuteurs, deux pièces en alliage léger. Pour ce faire, j'ai acheté un bidon de nettoyant industriel, produit censé nettoyer les alus piqués. L'ayant dilué à 20%, j'ai fait un essai au pinceau à l'intérieur : l'alu s'est recouvert immédiatement d'un couche d'oxydation noirâtre que je n'ai pas pu ôter, et je me suis dit qu'il fallait sans doute laisser au produit le temps de l'éliminer.

A la suite de quoi j'ai laissé tremper quelques heures mes deux carters dans la solution. Une fois sortis et rincés, catastrophe, ils étaient entièrement mangés, avec une multitude de petits cratères.

J'ai essayé de les polir pour les récupérer, mais le métal était si profondément rongé que je suis passé à travers. Comme j'aimerais autant que d'autres amateurs ne se fassent pas piéger, je précise que ce produit miracle s'appelle Décalu, et qu'il comporte des **acides chlorhydrique et fluorhydrique**.”

Notre lecteur a eu raison de tenter un essai sur une petite surface cachée, mais son tort a été d'insister.

Surtout, ne laissez jamais tremper des pièces dans des produits acides ou caustiques : un bon ami à nous s'est fait piéger lui aussi avec une très classique solution de soude caustique, et a récupéré une culasse de quatre-temps inutilisable.

POUR LES ALLIAGES, DE LA DOUCEUR!

Pour ‘ravoir’ des pièces en alliages, il y a plusieurs méthodes, mais le secret est la douceur. Citons en vrac les produits spéciaux, qui parfois donnent de bons résultats, les pâtes à polir ou à décrasser, employées à la main ou au touret, et les traitements par projection de particules. Nous allons faire le tour de ces méthodes.

Chacun a sa méthode ou ses petits trucs...

Commençons par un bon vieux produit dont François-Arsène avait déjà vanté les mérites, et dont G. Huot proclame l’efficacité : “Pour nettoyer sans danger mes moteurs, j’utilise le bon vieux Crésil, que l’on trouve dans toutes les bonnes coopératives agricoles. Après avoir ôté le plus gros au couteau, il suffit de badigeonner, puis de rincer à l’eau après avoir laissé agir quelques minutes. Bien sûr, ça ne sent pas bon, mais le résultat est spectaculaire. J’emploie celle méthode depuis 40 ans.”

François-Arsène recommande en outre de bien frotter avec une brosse pour accélérer le travail. Notez que ce type de produit se trouve aussi sous la marque Grésyl. Laissons la parole à François-Arsène qui nous donne ses trucs : “Pour mes vieux carters en alliage, ici un bas-moteur de Saroléa 350 latérales des années vingt, je commence par un nettoyage au pétrole de quincaillier, avec tout un arsenal de pinceaux plus ou moins fins ou durs, de goupillons à bouteilles, de brosses ou de lavettes à vaisselle. Ensuite, suivant les besoins, j’emploie de la laine d’acier très fine, mais si l’oxydation n’est pas grave, ou pour finir, j’ai recours au Rénov’chromes, de chez Elf. Ce produit fait aussi merveille pour les alliages.”

LE CUIR

“Pendant que nous y sommes, je vous livre un truc pour ravoir les cuirs tout secs et tout défraîchis : il suffit de les nettoyer avec un chiffon imprégné de pétrole, puis d’imbiber très légèrement du même produit. Ensuite, j’imprègne généreusement de crème Baranne. Les cuirs reprennent aussitôt leur souplesse et leur couleur d’antan.”

Complétons par un petit truc pour les vieux cuirs moisis, qui tout repoussants qu’ils soient sont toujours récupérables. On peut les laver

avec un chiffon imbibé d'eau tiède et de savon de Marseille. Laisser sécher au soleil, puis recommencer. Certains préfèrent le cirage à la crème Baranne : la marque 'Lion Noir' est excellente, et elle possède un agréable parfum. Dernier conseil, portez vos cuirs, cela les rend plus souples, car ils s'en trouvent réhydratés.

LE NETTOYAGE

Continuons dans nos tâches quasi-ménagères de nettoyage et de décapage, avec des recettes personnelles et longtemps éprouvées. Le polissage, qui réclame d'autres moyens, sera traité ensuite, de même que les traitements par projection ou vibration de particules. Aujourd'hui, la Rédaction de LVM vous fait partager ses petits trucs; au fait, **vous pouvez toujours nous faire partager les vôtres...**

Avant de travailler sur une quelconque pièce, ou de bricoler sur un moteur en place, il faut nettoyer. François-Arsène vous rappelait dernièrement les mérites du pétrole de quincaillier, qu'il suffit de rincer à l'eau. Toutefois, quand on ne possède pas de vrai bac à dégraisser (avec pompe, vidange et le toutim), c'est souvent à la cuisine ou sur la terrasse que ça se passe.

Les épouses apprécient avec modération...

Du côté des produits traditionnels, et utilisables dans un évier, le Cif donne d'excellents résultats, et ne raye pas les métaux tendres, qu'il n'attaque pas chimiquement non plus. Détail qui a son importance, attention aux joints spy et aux roulements, à cause de la farine de marbre qui est la base abrasive de ce produit.

Démontez ou protégez ces derniers et pensez donc à bien rincer, avec du Palmolive, pour décoller tout cela.

Un produit pratique pour nettoyer est le Lavodis, des Ets Melzassard, un nettoyant-désinfectant pour collectivités qui se dilue de 5% à 20%, et n'attaque ni les joints ni les caoutchoucs, à employer avec pinceaux et brosses, en insistant, avant de rincer à l'eau. Qui plus est, il fleure la lavande et est végétal, donc biodégradable. Petite parenthèse, les produits biodégradables ne le sont plus, une fois chargés de tous les résidus d'un moteur : pensez à les emporter chez un récupérateur quand ils sont trop pollués.

Pour les carbus, le Carb, de chez Turco-France, permet de les rouver comme neufs une fois sortis du bain; c'est aussi un décalaminant qui vous évitera souvent le microbillage, vendu à 576 F le bidon de 25 L, il est homologué par Solex et Honda, et respecte le zamac.

On peut parfois employer les produits sans tenir compte des indications : ainsi, pour les carters en aluminium, essayez donc un produit tous métaux, qui s'appelle Impeca. C'est une pâte rouge qui décrasse l'oxydation profonde en un temps record, et sans trop d'efforts. Son principal avantage est de ne pas rayer, même les métaux les plus tendres, et surtout de ne pas donner un poli miroir : l'aspect garde une profondeur et une teinte alu, ce qui est essentiel pour les moteurs anciens.

Pour les chromes bien piqués d'un réservoir de Terrot RSS de 1935, le Miror alu et laiton a fait merveille, tout en respectant au mieux les petites imperfections dues aux outrages du temps.

Il faut dire que ces réservoirs étaient en grande partie en laiton, ce qui explique l'exceptionnelle tenue du chrome.

S'il faut donc donner un conseil, c'est la douceur et la prudence, et surtout, éviter les traitements brutaux comme le sablage ou le microbillage quand on peut s'en passer. Ils sont à proscrire sur les vieux carters polis!

LES PATES DECAPANTES

Continuons notre ménage de printemps avec les pâtes décapantes avant d'aborder une technique qu'il importe de connaître, le nettoyage par ultra-sons, que proposent certains professionnels. Elle se signale par son absence d'agressivité vis-à-vis du métal ainsi traité...

PÂTE ALLEMANDE

Pour continuer avec les pâtes, style Impeca, la maison Ni-Kit, bien connue pour ses kits de nickelage à domicile, nous signale qu'elle distribue la pâte allemande Autosol n° 1000, qui nettoie et polit tout métal, et permet d'ôter la rouille superficielle.

Nous l'avons aussi essayée en la mélangeant à de l'Impeca pour les carters alu très oxydés: le résultat est excellent. Le meilleur à faire est d'essayer différents produits, et de ne pas hésiter à les mélanger, car ils contiennent des abrasifs différents (souvent de la craie ou du marbre) et surtout de granulométrie différente.

On peut finir au Miror.

Certains se font aussi des ‘popotes’ à base de cendre, mais il faut rincer après...

ULTRA-SONS

Les ultra-sons: un excellent moyen de nettoyer ! Mais ce procédé réclame des installations coûteuses, réservées aux professionnels, et pourquoi pas aux clubs. Il est traditionnellement employé par les restaurateurs (restaurants) sous la forme d'éviers de plonge, les joailliers pour nettoyer les bagues et les ciselures (mais gare aux doublets collés), et d'autres corps de métiers.

Le principe est simple: les pièces sont immergées dans un bain d'eau et de savon chimique, derrière les parois duquel une installation émet des ondes courtes dites ultra-sons qui créent dans le bain une agitation moléculaire intense, avec création de microbulles.

Cette micro-activité désagrège la crasse et les dépôts d'huile ou de calamine, aidée en cela par la composition chimique du bain.

L'avantage essentiel est que seule la crasse est attaquée, et jusque dans les recoins inaccessibles pour des traitements manuels ou par projection de particules. Nous pensons essentiellement aux vilebrequins et surtout aux pistons, dont les gorges et les segments racleurs sont un cauchemar, avec leurs trous minuscules.

Le fini sera donc celui d'origine, ni plus, ni moins flatteur, mais il y a un considérable gain de temps : plus besoin de démonter les segments des pistons, ou les joints spy des carters et donc pas de risque d'intervertir les éléments.

De plus, un sur-traitement accidentel n'a aucune conséquence fâcheuse, même due à la composition chimique du bain.

A côté des pâtes, l'Autosol n° 1000, distribué par Ni-Kit, est un bon produit pour métaux. Enfin, pour nettoyer toutes les pièces critiques et bien embêtantes, telles que pistons et vilebrequins, le nettoyage par bac à ultra -sons est une solution peu courante, mais appelée à se développer.

MICRO VIBRATIONS

Revenons brièvement au traitement par micro-vibrations.

Les traitements de surface par micro-vibrations de billes sont une alternative intéressante au polissage, car ils offrent une surface brillante, tout en gardant les petites irrégularités de fonderie, adoucies il est vrai.

Placées dans des cuves, baignant dans un bain chimique spécifique, les pièces préalablement dégraissées, sont soumises à l'action de billes en inox agitées par des ondes basse fréquence.

Ces billes de différents calibres agissent comme un outil de brunissage, et font briller l'alliage sans l'attaquer. Inutile de protéger les filets ou les guides de soupapes, mais le seul petit défaut que nous ayons constaté est que certaines billes restent coincées entre des ailettes ou dans des petits coins. Avec une allumette taillée en pointe ou une pointe à tracer, il est facile de les déloger.

A notre avis, ce traitement convient particulièrement aux moteurs des années 60-70, surtout certaines japonaises déjà livrées très brillantes avec des traitements de surface, ou pour des anglaises.

Toujours selon le même principe, on trouve la vibro-abrasion, avec des cônes abrasifs à la place des billes, suivant les cônes, la fréquence et la durée du traitement, on peut arriver à un poli miroir.

C'est ainsi que de nombreuses pièces aéronautiques sont traitées, et le procédé vaut pour les pièces mécaniques internes de forte dureté, pignons, arbres etc.

Dans le cas des pièces en alliage léger on peut préalablement les sabler au noyau d'abricot, ou avec des matières plastiques concassées.

POLISSAGE

Avec un petit aperçu du polissage à domicile s'achève cet article. Enfin, il est censé s'achever, mais si vous voulez apporter un complément sous la forme de réflexions ou de "trucs" personnels, ne vous en privez pas, ces colonnes étant aussi là pour recueillir le fruit de **votre** expérience.

Une fois les pièces nettoyées et surtout dégraissées, on peut les polir. Un tel fini se justifie par des raisons d'ordre esthétique ou même mécaniques, et il est à la portée de l'amateur.

Une bielle polie voit sa résistance superficielle augmenter, et ne se chargera pas d'huile (c'est parfois un handicap pour certains moteurs deux-temps). C'est aussi un bon moyen de déceler les petites fissures éventuelles. Une culasse aura un meilleur rendement si sa chambre de combustion est polie, de même que les passages de gaz.

Polir des carters évite les dépôts de crasse intérieurs et permet un nettoyage extérieur plus aisés, peut-être au détriment du refroidissement.

Beaucoup d'entre nous polissent d'ailleurs pour des raisons esthétiques, et c'est parfois dommage, car il nous semble mieux de garder aux fonderies extérieures leur aspect d'origine et leurs imperfections historiques. Le grain de fonderie, qui trahit la technique employée, fait partie du charme de nos chers pétochons, respectons-le. Enfin, le polissage est un préalable indispensable et complémentaire à des traitements de surface comme le nickelage ou le chromage.

Si le chrome ou le nickel ont disparu, polir soi-même peut faire baisser la note du chromeur, car c'est cette opération qui est la plus longue et la plus coûteuse. On peut polir à la main, mais c'est vraiment trop fastidieux : mieux vaut faire appel à une perceuse électrique ou un touret électrique qui ne coûte que 100 à 300 FF d'occasion, voire neuf. Pour ce faire signalons que la maison NI-KIT vend par correspondance les tampons, les pâtes de grains différents et tous les accessoires pour tous les polissages possibles, tant pour les grosses pièces, comme les carters, que pour les petits coins tels que lumières ou transferts de deux-temps ou conduits de culasses quatre-temps. Elle saura vous conseiller pour acheter le matériel qui vous convient : NI-KIT, le Pistoutey 33420 St Aubin de Branne.

Article extrait de "La Vie de la Moto", 1993, remanié par la Rédaction.

OPKUISEN, REINIGEN EN POLIJSTEN...

Zelfs indien u uw motor in de originele staat houdt, is het noodzakelijk om de verschillende onderdelen (gietijzer, legeringen, verf, leder, ...) grondig op te kuisen.
Maar er dient steeds volgens het boekje en met degelijke producten te werken, zoniet gaat men een echte catastrofe tegemoet.

EERST DE CATASTROFE

Laat ons beginnen met de “catastrofe”.

Het ergste in deze operatie is niet half te slagen, maar alles te verknoeien : Pascal Fayet uit Arconsat doet ons zijn verhaal.

“Na de aankoop van een vooroorlogse Terrot RSSE ben ik onmiddellijk begonnen aan de restauratie ervan, beginnende met de primaire carter en het deksel van de tuimelaars, beiden uit lichte legering. Hiervoor had ik een bus industriële reiniger gekocht, zogezegd speciaal samengesteld voor het reinigen van geoxideerd aluminium. Als test heb ik met de borstel een 20 % oplossing op de binnenkant aangebracht : onmiddellijk kwam er op het aluminium een zwarte oxidatie laag te voorschijn, die ik niet heb kunnen verwijderen. Ik heb gedacht dat de tijd zijn werk zou doen en heb vervolgens mijn twee carters een paar uur in de oplossing laten weken.

Eens eruit en gespoeld, wat een ramp : ze waren volledig ingevreten, met een groot aantal kleine kratertjes.

Ik heb getracht dit goed te maken door het polijsten, maar het metaal was zodanig ingevreten, dat ik er door zat. Om andere motor liefhebbers dit te besparen wil ik verduidelijken dat het mirakel product Décalu is, en dat het **zoutzuur** en **fluorzuur** bevat.”

Onze lezer had gelijk toen hij besliste om de proef op een kleine verborgen oppervlakte te doen, maar hij had niet mogen aandringen. Laat vooral nooit stukken drenken in zure of bijtende producten. Een goede vriend heeft zich ook laten vangen door een klassieke oplossing van bijtende soda, en heeft er een koppakking aan verloren.

LEGERINGEN STEEDS ZACHT BEHANDELEN!

Om onderdelen in legering te vernieuwen bestaan er verschillende methoden, maar het geheim blijft de voorzichtigheid. Dit zijn de speciale producten die soms een goed resultaat geven : polijst- of opkuispasta's, met de hand of machinaal aangebracht, even als het bestralen met kleine deeltjes.

We zullen deze methodes hieronder wat uitlichten.

Iedereen heeft zijn eigen werkwijze en zijn trukjes...

Laat ons beginnen met een product uit de oude doos, waarvan François-Arsène al veel goeds verteld had, en waarvan de degelijkheid door G. Huot geprezen wordt : "Om mijn motoren veilig te reinigen gebruik ik het alom bekende product Crésil, dat verkrijgbaar is in alle landbouwcoöperatieven. Men gaat als volgt te werk : het grofste vuil met een mes verwijderen, vervolgens het product met een borstel aanbrengen, een paar minuten laten inwerken, en daarna met water spoelen. Vanzelfsprekend ruikt het niet lekker, maar het resultaat mag er zijn. Ik doe het al veertig jaar."

François-Arsène geeft nog de volgende raad : de werking wordt nog verbeterd door het wrijven met een borstel. Dit product is ook verkrijgbaar onder de naam Grésyl. We laten het woord aan François-Arsène die ons zijn trukjes verklapt : "Voor mijn oude carters in legering, in dit geval de carter van een Saroléa 350 met zijkleppen van de jaren twintig, begin ik op te kuisen met petroleum van bij de drogist, met een hele reeks borstels, min of meer lang of hard, met flessenborstels, en met vaatdoekjes. Vervolgens gebruik ik, indien nodig, zeer fijne staalwol, maar indien de oxidatie niet erg is, en ook voor de afwerking gebruik ik Rénov'chromes, van Elf. Dit product is ook bijzonder geschikt voor de legeringen."

HET LEDER

"Terwijl we het over onderhoud hebben geef ik hier een trukje weg om het uitgedroogde en vervuilde leder te vernieuwen : het volstaat het te reinigen met een in petroleum gedrenkte vod, en daarna nog eens lichtjes inwrijven met petroleum, om te eindigen met een goede laag Baranne crème. Met deze behandeling wordt het leder snel weer soepel en glanzend zoals weleer."

En nu nog een trukje voor oud en beschimmeld leder, dat ondanks dit alles nog kan hersteld worden : wassen met een doekje, gedrenkt in een lauw sopje van Marseille zeep, in de zon laten drogen, en herbeginnen. Sommigen verkiezen het insmeren met Baranne crème : het merk ‘Lion Noir’ is uitstekend en ruikt nog goed ook. Een laatste raad, uw leder blijft zacht en soepel door het regelmatig dragen.

HET POETSWERK

Laat ons verder gaan met onze “huishoudelijke” taken van schuren en poetsen met onze eigen en lang beproefde werkwijzen.

Daarna zullen we het hebben over het polijsten en de behandeling door middel van bespuiten of vibreren met kleine deeltjes.

Vandaag deelt u mee in de trukjes van LVM, en **we hopen dat jullie ook je eigen bevindingen en trukjes zult meedelen...**

Vooraleer te werk te gaan op een wisselstuk of op een gemonteerde motor moet deze opgekuist worden.

François-Arsène heeft ons herinnerd aan de deugden van petroleum, gevuld door het spoelen met water.

Wanneer men echter niet beschikt over een volledig uitgeruste ontvettingsbak (met pomp en opvang) gebeurt dit alles meestal in de keuken of op het terras.

De echtgenote is hier min of meer gelukkig om...

Langs de kant van de traditionele producten, bruikbaar in de afwaskom, geeft de Cif uitstekende resultaten zonder de zachte metalen te krassen nog chemisch aan te tasten.

Nog een belangrijk detail, opgepast voor de spy dichtingen en voor de kogellagers, omwille van de marmer poeder die het schuurmiddel van dit product is. Het is dus gewenst om deze laatsten te demonteren of te beschermen en nadien deftig naspoelen met Palmolive zeepsop om dit alles los te weken.

Een handig reinigingsproduct is Lavodis, vervaardigd door Etablissements Melzassard, dit is een reinigings- en ontsmettingsmiddel dat, aan 5 tot 20% verdunning, in grote gemeenschappen gebruikt wordt. Het wordt gebruikt met borstels en penselen, tast noch de dichtingen noch de rubber aan, en wordt met

water nagespoeld. Het product ruikt naar lavendel, is op plantaardige basis vervaardigd, en dus bio-afbreekbaar.

Tussen haakjes, bio-afbreekbare producten zijn niet meer bio-afbreekbaar wanneer ze verzedigd zijn met de losgeweekte residuen van een motor en moeten bij gevolg naar het containerpark (of naar proxichimik).

Wat de carburatoren betreft, bekomt men goede resultaten met het product Carb, vervaardigd door Turco-France. Dit product verwijdert ook de koolaanslag (calamine) en bespaart u bij gevolg microbillage. Het kostte (in 1993) 576 FF voor een bidon van 25 L.

Het is gehomologeerd door Solex en Honda en tast de zamac niet aan.

Men kan soms niet-specifieke producten gebruiken.

Zo kan men bij voorbeeld voor de aluminium carters het product Impeca (geschikt voor alle metalen) gebruiken.

Het is een rode pasta die snel en zonder veel moeite komaf maakt met diepgaande oxydatie, zonder zelfs de zachtste metalen te krassen, en vooral zonder een spiegel effect te bekomen : het geheel behoudt de diepte en de kleur van het aluminium, wat belangrijk is voor oude motoren.

Voor het diep aangetaste chroom van de benzinetank van een Terrot RSS van 1935 doet "Miror alu et laiton" wonderen terwijl het oude aspect behouden blijft. Men moet weten dat deze benzinetanks vervaardigd werden in messing waardoor het chroom beter behouden werd.

Nog een raad, wees steeds zacht en voorzichtig, vermijdt indien mogelijk zware behandelingen zoals sableren en microbilleren, en dit vooral voor oude gepolijste carters.

DE POETSPASTA'S

We vervolgen onze lentekuis met de pasta's en daarna zullen we het hebben over de professionele techniek van ultrasonen, die de behandelde metalen niet aantast.

DUITSE PASTA

We gaan verder met de pasta's zoals Impeca en vermelden dat het huis Ni-Kit, gekend voor de kits voor doe-het-zelf vernikkelen, ook verdeler is van de Duitse pasta Autosol nr. 1000, die alle metalen reinigt en polijst en ook oppervlakkige roest verwijdert.

Een test werd gedaan met een mengsel van Autosol 1000 en Impeca, met uitstekende resultaten op zwaar geoxideerde carters.

Best kan men verschillende producten testen en ook mengen, want ze bevatten verschillende schuurmiddelen (krijt- of marmerpoeder) van verschillende korrelgrootte. Tenslotte kan men beëindigen met Miror. Sommigen maken eigen mengelingen op basis van as, maar dit vraagt om een grondige naspoeling.

ULTRASONEN

De ultrasonen zijn een uitstekend reinigingsmiddel.

Maar dit proces vraagt kostelijke en ingewikkelde installaties, voorbehouden aan professionelen en, waarom niet, aan sommige clubs.

Dit proces wordt veel gebruikt door restaurateurs (restaurants) als afwasbak, door juweliers voor het reinigen van ringen en dergelijke (maar wees voorzichtig met gelijmde delen), en andere beroepen.

Het principe is eenvoudig : de stukken worden ondergedompeld in een bad met water en scheikundige zeep, waarin een heftige moleculaire beweging veroorzaakt wordt door het uitzenden van ultra korte golven of ultrasonen (zeer hoge frequentie), die microbellen genereren.

Deze microactiviteit ontbindt, samen met de scheikundige samenstelling van het bad, het vuil en de olie- of koolafzettingen.

Het voornaamste voordeel is dat slechts de vervuiling aangetast wordt, tot in de kleinste hoekjes, die noch manueel noch door straling bereikbaar zijn. We denken vooral aan de krukassen, in het bijzonder aan de zuigers, waarvan de groeven en zuigerveren met minuscule openingen een ware nachtmerrie zijn.

De afwerking zal bij gevolg de originele zijn, maar met een aanzienlijke tijdwinst : onnodig de zuigerveren of de spy dichtingen van de carters te demonteren en zodoende geen risico om de stukken nadien verkeerd te monteren.

Indien een stuk te lang behandeld wordt blijft dit zonder nare gevolgen, zelfs door de samenstelling van het bad.

Naast de pasta's is Autosol nr. 1000, verdeeld door Ni-Kit, een goed product voor de metalen.

Tenslotte, voor de moeilijke onderdelen zoals de krukassen en de zuigers, is het ultrasonen reinigen een tot nog toe weinig gebruikte oplossing die in de toekomst zal uitgebreid worden.

MICROVIBRATIE

Laat ons even terugkomen op de microvibratie behandeling. De oppervlakte behandeling door microvibratie bieden een interessant alternatief aan het polijsten, daar ze voor een blinkende oppervlakte zorgen, met behoud van de originele, weliswaar verzachte, gietonregelmatigheden.

De vooraf ontvette stukken worden in een scheikundig bad geplaatst en vervolgens onderworpen aan de werking van inox kogeltjes die in beweging gebracht worden door laag frequentie golven. Deze kogels, van verschillende grootte, werken als een polijstgereedschap en doen de legering blinken zonder aantasting. Het is niet nodig om de schroefdraden en de kleppengeleiders te beschermen , maar we hebben vastgesteld dat sommige kleine kogeltjes komen vast te zitten in kleine hoekjes en gaatjes : deze kunnen gemakkelijk verwijderd worden bij middel van een stukje hout of een schrijfpunt.

Wij menen dat deze behandeling zeer geschikt is voor motoren van de jaren 60-70, in het bijzonder sommige Japanse, reeds geleverd met een zeer blinkende oppervlakte, of sommige Engelse motoren.

Altijd volgens hetzelfde principe vinden we de vibroabrasie : hier zijn de kogels vervangen door abrasieve conussen. In functie van de conussen, de frequentie en de duur van de behandeling kan men een spiegelgladde oppervlakte bekomen.

Dit proces wordt in de aeronautica toegepast, en kan ook gebruikt worden voor mechanische harde stukken zoals tandwielen, assen, ... Stukken van zachte legering kan men voorafgaand zandstralen met Abrikozenpitten of geconcasseerd plastic.

POLIJSTEN

We beëindigen dit artikel met een klein overzicht van het thuis polijsten. Tenslotte is het niet definitief beëindigd, want dit blad is er ook voor u en om uw persoonlijke trukjes en ervaringen mee te delen. Eens de stukken gereinigd en vooral ontvet, kan men ze polijsten. Deze afwerking wordt gerechtvaardigd om schoonheidsredenen en zelfs om redenen van mechanische orde, en is in het bereik van elke liefhebber.

Een gepolijste krukstang heeft een hogere oppervlakte weerstand en zal zich niet opladen met olie (dit kan een nadeel zijn voor sommige tweetakt motoren).

Het is ook een goed middel om eventuele scheurtjes op te sporen.

Een koppakking zal een beter rendement hebben indien de ontploffingskamer gepolijst is, als ook de gastoegangen.

Het polijsten van de carters vermindert het aankoeken van vuil aan de binnenkant en vergemakkelijkt het poetsen van de buitenkant, dit alles misschien ten koste van de koeling.

Velen onder ons polijsten echter om esthetische redenen, en dit is soms spijtig want het lijkt ons beter om het originele aspect en de historische onregelmatigheden aan de buitenkant van de gietijzeren stukken te bewaren. De gietkorrel wijst duidelijk op de gebruikte techniek en maakt deel uit van het originele te bewaren aspect van onze oude motoren.

Daarenboven is het polieren een noodzakelijke stap voorafgaand aan oppervlakte behandelingen zoals chromeren en vernikkelen.

Wanneer chroom of nikkel verdwenen zijn, kan het zelf polieren de kost van het chromage beperken (polieren is tijdrovend en bij gevolg zeer kostelijk).

Men kan met de hand polijsten, maar dit is echt tijdrovend : men kan beter een elektrische boor- of slijpmachine gebruiken : tweedehands en zelfs nieuw kost het u amper een paar honderd (Franse) francs.

Laat ons hierbij nog vermelden dat alle benodigdheden per briefwisseling bij het huis NI-KIT verkrijgbaar zijn : tampons, pasta's met verschillende korrelgrootte, ... Een antwoord op al uw vragen vindt u bij NI-KIT, le Pistoutey 33420 St Aubin de Branne.

Uit "La Vie de la Moto", 1993, vrij vertaald en herwerkt door de Redactie.

Veldkantkermis.

Namens het veldkantcomité wens ik alle CMB'ers te danken die op 17 juli deelnamen aan de rondrit.

Voor onze eerste organisatie hadden we 104 deelnemers waarvan ongeveer 20 motoren. Moedige mannen die weer en wind trotseerden. De wind is met onze inschrijvingstent gaan lopen en regen is er uiteindelijk niet veel gevallen, ik kan het weten want ik heb die dag toch twee keer de rit gereden.

De verbroedering met de autos was best aangenaam: Citroen tolé ; 2pk ; Mini ; Camaro ; Mustang ; Saab club en nog meer.

Tot volgend jaar.

Alfons Debborger.

Au nom du comité du Veldkant, je souhaite remercier tous les membres du CMB qui ont participé à la randonnée du 17 juillet.

A l'occasion de cette première organisation nous avons accueilli 104 participants parmi lesquels quelque 20 motos.

Des hommes courageux qui ont bravé le temps et le vent.

Le vent a emporté notre tente d'inscription mais la pluie nous a relativement épargnés, je peux en témoigner, ayant effectué le parcours deux fois ce jour-là.

La fraternisation avec les voitures était bien agréable : Citroën tôlé ; 2cv ; Mini ; Camaro ; Mustang ; Saab club et encore beaucoup d'autres.

Rendez-vous l'année prochaine.

Alfons Debborger.

Denderleeuw 23 juni 2011

Steentjesrit.

Beste collega's motorrijders,

Op 5 juni zoals gewoonlijk de eerste week van juni werd te Lede de 15^{de} Steentjesrit gereden voor oude motoren en zoals de vorige jaren was er weer een diversiteit van pareltjes om van te watertanden zoals te zien op bijgaande foto's.

Het weer was op het kantje af op enkele druppels na maar we zijn wel droog gebleven. Zoals gewoonlijk was de sfeer goed en werd er weer van de ene motor naar de andere gekeken en vergeleken, gekeurd en gcommentarieerd.

De gereden route werd terug het neusje van de zalm van goed te berijden buitenbaantjes en binnenwegen, dit was weer eens een gelegenheid om als gelijkgestemde onze machines nog eens van stal te halen.

Op het einde van de rit kreeg ik last van een slippende koppeling, na controle bleek dat de koppelingskabel ter hoogte van een regeling aan het uitvijzelen was en hierdoor zich opstropete met het gekende gevolg. Hartelijke motorgroeten aan iedereen en tot de volgende rit.

Michel Vanhouche.



Moto Guzzi (foto M. Vanhouche)

Denderleeuw 23 juin 2011

Steentjesrit.

Chers amis motocyclistes,

Le 5 juin avait lieu, comme c'est la tradition, chaque 1^{er} dimanche de juin, le 15^{ème} Steentjesrit, le rallye pour motos anciennes de Lede.

Et, comme les années précédentes, il y avait de nouveau une diversité de perles, à en baver, comme vous le voyez sur les photos ci-joint.

Le temps était un peu limite, à quelques gouttes près, mais nous sommes restés au sec. Comme d'habitude, l'atmosphère était bonne, et le regard se portait d'une moto à l'autre, pour comparer, examiner et faire des commentaires.

Le parcours était à nouveau le nec plus ultra des belles petites routes bien roulantes, ce qui nous donnait l'occasion de nous retrouver dans une belle complicité au guidon de nos machines.

A la fin du parcours, mon embrayage a commencé à patiner.

Après vérification, il est apparu que le câble d'embrayage commençait à s'effilocher au niveau d'une connexion et de ce fait, il se bloquait dans la gaine avec les conséquences que l'on devine.

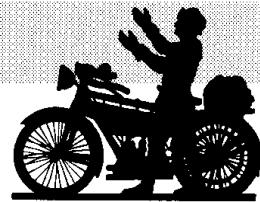
Mes salutations motocyclistes à tous et à la prochaine sortie.

Michel Vanhouche.



Indian (foto M. Vanhouche)

AGENDA



RUILBEURZEN - BOURSES

23/10/2011	MOTO RETRO LEUVEN	www.motoretrowieze.be
29/10/2011	Barneveld 90 (NL) Manège Voorwaarts Essenerweg, 88 te 3774 CD Kootwijkerbroek Oldtimerbeurs voor bromfietsen, motoren en onderdelen	www.barneveld90.nl
5- 6/11.2011	CINEY Expo Moto Classic	www.cineyexpo.be Tel. 083.21.33.94
5- 6/11/2011	Fabriekspand Roeselare Ruilbeurs en expo-show voor brommers, scooters, motoren en onderdelen	Tel.051.72.31.13 info@veteranmotorenhoutland.be
12- 13/11/2011	Ruilbeurs voor oude en klassieke motoren Parochiezaal 2230 Blauberg-Hersel	www.omch.be
12- 13/11/2011	Retro moto beurs en expositie te Malle In de Halle van Fr. Bevers	Tel. 0475.23.20.74
04/12/2011	Aarschot Stadsfeestzaal Demervallei 14 Retro motorbeurs en expositie	Tel. 015.22.55.84 www.retromotoaarschot.be
10/12/2011	Oldtimerbeurs RANST terrein Moervelden Voormalig militair domein Het Loo	www.vetfrakken.be
17- 18/12/2011	VEHIKEL UTRECHT (NL) Veemarkthalen Utrecht	www.vehikel.com
26/12/2011	Zaal De Verrekijker 8750 Wingene Moto's, scooters, bromfietsen, onderdelen	Tel. 0471.726.157 (Nederlands) Tel. 0474.441.003 (Français)
08/01/2012	Marche en Famenne : WEX (Rue des 2 Provinces, 1) Bourse d'échange	Tel. 084.31.67.68
11- 12/02/2012	MOTO RETRO WIEZE Oktoberhallen Retrospective Matchless	www.motoretrowieze.be
25/02/2012	Schilde Ruilbeurs motoren pre-1965	www.earlyriders.be Tel. 0477.27.73.72
24/03/2011	Brom- en motorfietsbeurs in de Zandfluiter Te WECHELDERZANDE	Tel. 0495.22.19.08
21- 22/04/2012	Veterama Ludwigshafen (D-67063)	www.veterama.de
24/06/2011	Oldtimer brommerbeurs Zaal Den Donk Kapelweg 52 te Turnhout Zevendonk	Tel. 0474.59.77.58

TREFFENS CONCENTRATIONS

20/11/2011	't Spoor Classic Day oldtimerrit (50 km) voor alle pré-1980 voertuigen Schare, 12 te 9961 Boekhoute	Tel. 09.373.57.10
11/03/2012	Caferacer Meeting Ninove	Info : theflyinghermans@hotmail.com

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

5- 6/11/2011	Fabriekspand Roeselare Ruilbeurs en expo-show voor brommers, scooters, motoren en onderdelen Thema : Duitse Motorfietsen pré 1975	Tel.051.72.31.13 info@veteraanmotorenhoutland.be
12- 13/11/2011	Retro moto beurs en expositie te Malle In de Halle van Fr. Bevers	Tel. 0475.23.20.74
18- 20/11/2011	Parc floral de Paris Château de Vincennes Salon MOTOLEGENDE	www.salon-moto-legende.fr
04/12/2011	Aarschot Stadsfeestzaal Demervallei 14 Retro motorbeurs en expositie	Tel. 015.22.55.84 www.retromotaarschot.be
11- 12/02/2012	MOTO RETRO WIEZE Oktoberhallen Retrospective Matchless	www.motoretrowieze.be

COMPETITION CROSS TRIAL CIRCUIT

RACING INFO :

CRMB Classic Racing Motorcycles Belgium

+32 472 395 960

van.der.perre@telenet.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

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.

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 derde vrijdag van de maand / le 3^{ème} vendredi du mois:
Sportcentrum van Defensie – Hertswegestraat, 61 – 3080 Duisburg.

In samenwerking met



En collaboration avec



South Wales 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 !