

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

Maandelijks tijdschrift - Revue mensuelle.

Februari/Février 2013

Numéro 322^{ste} nummer

Verzending -expédition : Postkantoor Libramont

Jumelé avec

Affilié à

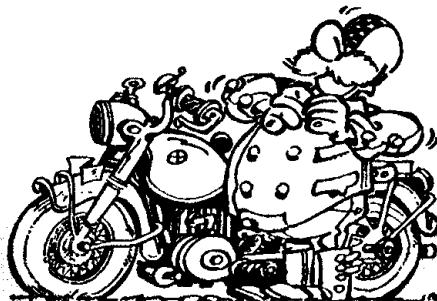
Verbroederd met

Aangesloten bij

VMCC South Wales

FBVA-BFOV

AMCA Europe



9 & 10 FEB 2013 • 09h30 - 18h00
OKTOBERHALLEN WIEZE • BELGIUM

MOTO WIEZE
INTERNATIONAL MOTORBIKE JUMBLE
RETRO

Theme: Café Racers

GPS: Schreestraat - 9280 Wieze (Lebbeke), Belgium



www.motoretrowieze.be

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 cher(e)s ami(e)s,

Une fois passé le solstice d'hiver, la lumière nous revient un peu plus chaque jour.

Vous avez tous lu le compte rendu de l'assemblée générale dans la dernière revue. Je concocte actuellement une rétrospective de mes 25 ans de présidence et, par le petit bout de la lorgnette, sur le fonctionnement du comité et de ceux "hors comité" dont la tâche nous est indispensable, comme Jean-Marie Sart de Saint John qui travaille dans l'ombre... c'est typique du personnage... mi-ange, mi-démon ! Son travail nous rapport beaucoup. Puisse-t-il continuer longtemps ! Dommage qu'il habite si loin !

La législation française a abandonné les "étoffes réfléchissantes" sur les survêtements. Pour ma part, je suis partisan d'être vu et je me considère comme un usager faible parmi les bolides qui occupent la route. Donc je roule avec une ceinture-baudrier réfléchissante.

Allez voir sur e-bay U.K. (Grande-Bretagne) : *high visibility belts for motorcyclists* : pour toutes les bourses et toutes les tailles...

Nous espérons vous voir au stand C.M.B. à Wieze avec les habituelles bonnes volontés derrière le bureau (bureau d'informations, pas de réclamations, ni "questions pour un champion"). Comme chaque année, vous pourrez vous y procurer badges, pins et stickers du club et aussi payer votre cotisation.

Si malgré tout vous faites la g..., allez tout droit au bar, cela sera moins pénible pour tout le monde.

Ceux qui n'ont pas eu le "fly" de réduction de 1 € dans la revue peuvent le télécharger sur le site de *motoretrowieze*.

A vous voir bientôt.

Paul Saint-Mard,
Président.

Het woordje van de Voorzitter.

Van ditjes, datjes en andere zaken.

Beste vrienden en vriendinnen,

De winter zonnewende is voorbij, de dagen worden langer.

Ik veronderstel dat iedereen het verslag van de algemene vergadering in het laatste ledenblad gelezen heeft.

Ik ben momenteel bezig met een overzicht van mijn 25 jaar voorzitterschap, en een kijk door het sleutelgat over de werking van het bestuur en van die genen, buiten het bestuur, die steeds een onmisbare bijdrage aan de club leveren. Ik denk in het bijzondere aan Jean-Marie Sart (Saint John) die in alle discretie steeds bereid is om ons maandblad te verzenden. Dit ligt aan zijn karakter, hij houdt zich ver van de schijwerpers. Zijn aandeel is onmeetbaar. Wij hopen dat dit nog lang kan gebeuren. Spijtig dat hij zo ver woont.

De Franse wetgeving heeft afgezien van het aanbrengen van reflecterende stroken op de kledij. Persoonlijk beschouw ik me als een zwakke weggebruiker in het razende verkeer en wil ik gezien worden. Daarom drag ik reflecterende schouderriem en band.

Neem eens een kijkje op e-bay U.K. (Groot Brittannië) : *high visibility belts for motorcyclists* : in alle maten en prijzen...

We wensen u op onze stand in Wieze te ontmoeten. Onze vrijwilligers staan steeds paraat om u te word te staan en te informeren. Ze zijn er niet om overroepen te worden en kunnen ook geen wonderen doen. Zoals elk jaar kunt u er badges, pins en stickers van de club aanschaffen en ook uw bijdrage betalen.

Als het toch niet naar uw zin is, pakt een pint aan de bar, en het zal wel beter gaan voor iedereen.

Wie in dit maandblad geen kortingsflier van 1 € vindt, kan ere en van het Internet downloaden op de website van *motoretrowieze*.

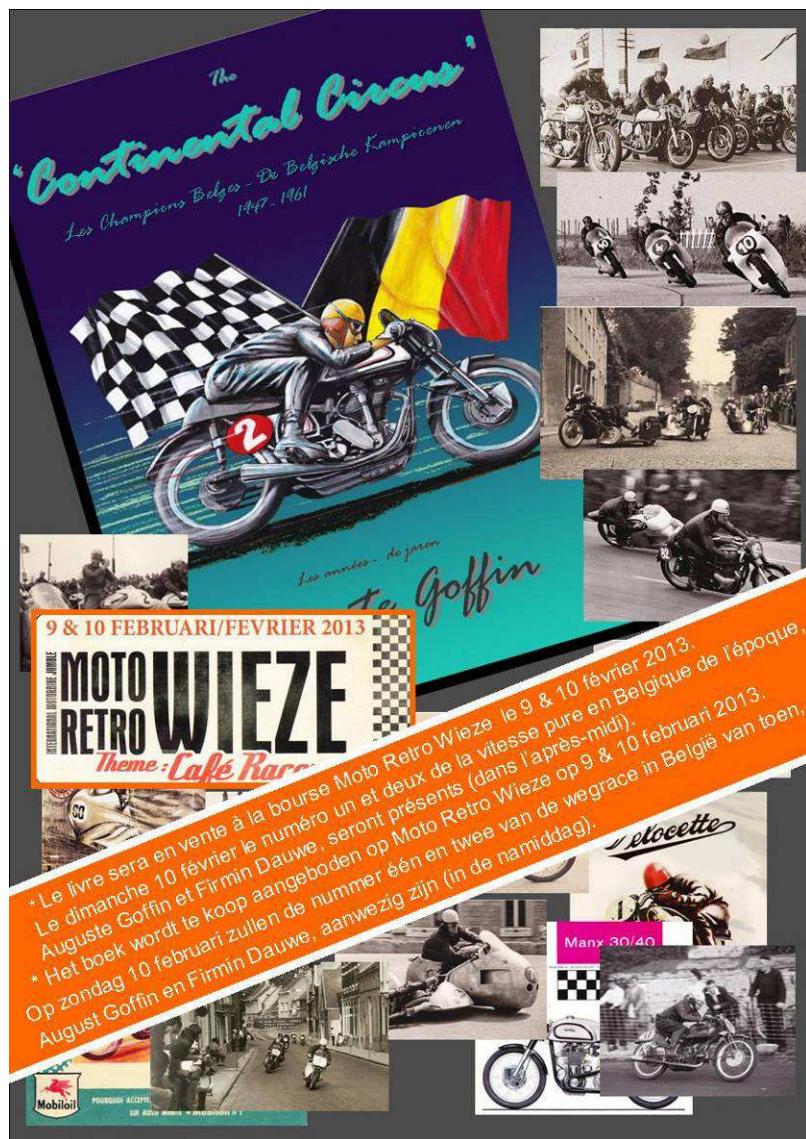
Tot binnenkort.

Paul Saint-Mard,
Voorzitter.

Moto Retro Wieze & GOFFIN - DAUWE

De nummers één en twee van de wegrace competitie in België in de jaren 1947-1961, de 98 jarige August Goffin en de 88 jarige Firmin Dauwe, zullen op zondagnamiddag 10 februari op de beurs van Wieze aanwezig zijn voor een signeersessie en een interview. Deze twee vedetten worden uitvoerig besproken in het boek 'The Continental Circus - de jaren August Goffin' dat daar verkrijgbaar zal zijn.

Les numéros un et deux de la compétition en vitesse pure en Belgique dans les années 1947-1961, Auguste Goffin, âgé de 98ans, et Firmin Dauwe, âgé de 88ans, seront présents à la bourse de Wieze le dimanche 10 Février dans l'après-midi pour une séance d'autographes et une interview. Les exploits de ces deux vedettes sont largement décrits dans le livre 'The Continental Circus - les années Auguste Goffin' qui y sera en vente.



Mededeling van Moto Retro Wieze.

Eindelijk, Moto Retro Wieze staat op 9 & 10 februari 2013 in het teken van de Café Racers!

Net zoals de Whisky Single Malts onmiskenbaar Schots zijn, zijn de Café Racers van oorsprong oerdegelijk Brits. Je moet het maar doen als jeugdige modale motorliefhebber met een schrijnend gebrek aan financiële middelen: van de nood een deugd maken en vanuit een schaarste aan geld, onderdelen en motoren, hybride racers maken die als samenraapsel ontzaglijk beter zijn dan de oorspronkelijke officiële modellen.

De Britse motorfanaten deden hét: in het na-oorlogse Engeland werden schaarse onderdelen samengeschraapt om er ‘personal bikes’ van te maken. Het werden sobere, sportieve modellen, met een overduidelijke race-signatuur die het beste verenigden van de officiële merken. En dan denken we onder andere onmiddellijk aan de legendarische Triton, het motorblok van de Triumph Bonneville met het featherbed frame van de Norton, die qua prestaties en ‘looks’ ver boven de officiële modellen uitstak.

Er waren niet echt veel plaatsen waar deze stoere jongelingen met hun racers welkom waren, daarom deden ze maar baancafé’s aan zoals het Ace Café in Londen. Vandaar de naam Café Racers...



Het internationaal Café Racer gebeuren - ook onder andere Italiaanse en Japanse merken zouden uiteindelijk hetzelfde lot ondergaan - zijn nu nog steeds brandend actueel, het is de ultieme droom van elke ‘die hard’ motorrijder om er zo één te bezitten.

Communiqué de Moto Retro Wieze.

L'exposition de Moto Retro Wieze les 9 & 10 février 2013 sera enfin consacrée au motos Café Racers !

Tout comme les single malts whiskies sont d'origine écossaise, les café racers sont bel et bien un produit de l'Angleterre.

Imaginez-vous la vie de la jeunesse en Europe à l'époque de l'après-guerre. La plupart des jeunes passionnés de motos n'avaient pas les moyens financiers pour ce permettre des folies. Mais ils réussissaient quand-même à assembler des racers hybrides qui étaient en fait beaucoup mieux que les modèles d'origine officiels et cela avec peu d'argent, de pièces détachées et de motos.

Les passionnés de motos anglais l'ont fait: dans l'Angleterre de l'après-guerre les pièces de rechange rares étaient rassemblées pour en faire des motos personnelles. Des modèles sobres et sportifs avec des caractéristiques de course. Des motos qui rassemblaient les meilleures choses des marques officielles.

Nous pensons directement entre autres au légendaire Triton, le bloc-moteur du Triumph Bonneville avec le cadre *featherbed* de Norton, qui dépassaient de loin les modèles officielles au niveau des prestations et de l'apparence.

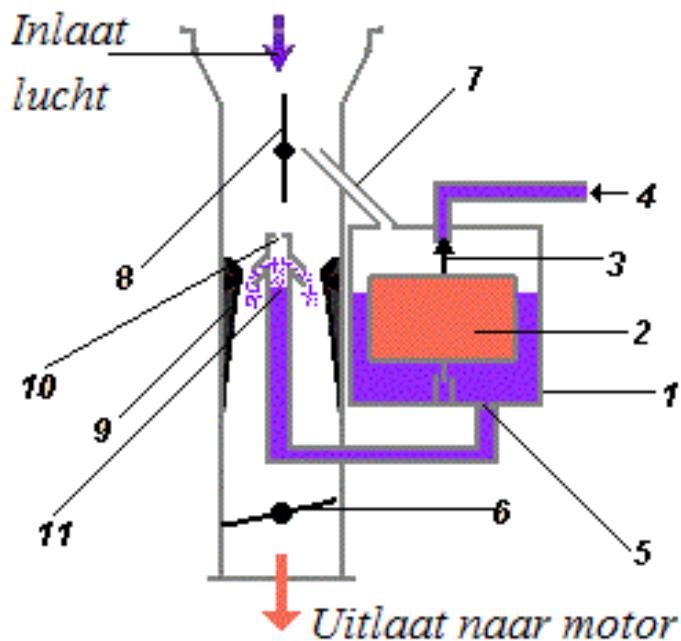
Il n'y avait pas beaucoup d'endroits où ces jeunes étaient bienvenus. C'est pourquoi ils fréquentaient des cafés de routes comme le Ace Café à Londres. D'où le nom Café Racers....(traduction littérale : coureur de café).

Les café racers sont toujours d'actualité - les marques italiennes et japonaises ont également subi le même sort.

C'est le rêve ultime de chaque motard passionné d'en posséder un. L'histoire illustre du Café Racer sur la même plateforme à Moto Retro Wieze. Et il était bien temps diriez-vous ! Pour nous c'est l'occasion de donner un aperçu dans nos prochains news de l'évolution des café racers à partir des années '50 jusqu'à 2013.

Afstelling en werking van een vergasser.

1-Hoe zit een vergasser in elkaar : principieschema.



- 1 : Vlotterbak
- 2 : Vlotter
- 3 : Naald van de vlotter
- 4 : Inlaat benzine
- 5 : Hoofdsproeier
- 6 : Gasschuif
- 7 : Buis om de vlotterbak aan atmosferische druk te brengen
- 8 : Choke
- 9 : Venturi
- 10 : Lucht sproeier of lucht regel vijs
- 11 : Benzine aanvoer

2-Afstelling van de vergasser:

Een nauwkeurige afstelling van de vergasser is noodzakelijk om het volle vermogen van een tweetakt motor te bekomen.
Het is noodzakelijk methodisch te werk te gaan (indien u zich vergist bij het regelen, ga terug naar de standaard afstelling en herbegins).
De afstelling van een vergasser gebeurt steeds bij een warme motor en een "verse" mengeling.

Werkwijze:

1. Vlotterbak.
2. Ralenti.
3. Hoofdsproeier.
4. Gas naald.
5. Gas schuif.

3-Vlotterbak:

De waarde van de vlotterbak vindt u in het atelier werkboek.
Om het peil van de vlotterbak te meten houdt men de carburateur onderste boven om het geheel vlotter- afdichter in contact te brengen. U kan nu dan de afstand meten tussen het vlak van de dichting en de basis van de vlotter.

De regeling gebeurt door het plaatje bovenop e vlotter te plooien. Een laag peil in de vlotterbak geeft een arme mengeling en omgekeerd.

4-De ralenti:

Drie onderdelen spelen een belangrijke rol :

- De lucht stel schroef.
- De stationair stel schroef (ralenti).
- De stationair sproeier (ralenti).

Eerst en vooral, controleer dat, bij het losslaten van de gashendel, de schuif gans beneden gaat, met een karakteristiek geluid.

Vervolgens moet men de motor starten en de stationair stel schroef (ralenti) draaien tot de motor correct draait.

- Indien de motor stoot of onregelmatig draait moet men de ralenti schroef bijweken. Klokwijz draaien vermindert de lucht toevoer en zodoende wordt het mengsel rijker en omgekeerd.

-Indien de motor bij versnelling een karakteristiek "Beuhh" geluid maakt, moet men stapgewijs de ralenti schroef aanspannen met $\frac{1}{4}$ draai. De gemiddelde waarde ligt tussen $1\frac{1}{4}$ draai en $1\frac{3}{4}$ draai.

Onder één draai vanaf de afgesloten positie is de gebruikte sproeier niet aangepast. Hj wordt vervangen door een model 5 punten groter, enz. tot de verdwijning van het "Beuhh" geluid.

-Integendeel, wanneer de motor stottert en niet regelmatig op drijf komt na de eerste $\frac{1}{4}$ draai en dat de ralenti schroef met meer dan 2 draaien open is moet men hem vervangen door een 5 punten kleiner model, enz. tot de goede waarde.

- Indien deze te klein is, zal de motor langzaam en onregelmatig op snelheid komen.

- Indien de sproeier te groot is, krijgt men zwarte rook en een eigenaardig geluid aan de knalpot.

5-Hoofdsproeier:

Dit is een zeer belangrijk onderdeel.

Er bestaat maar één methode om te weten of de hoofdsproeier aangepast is, het stoppen van de carburatie.

- Warme motor, rijdt 5 a 10 seconden volle gas, ontkoppel en sluit het gas af, en stop zonder de versnelling te wijzigen.

- Demonteer de bougie en kijk naar haar kleur :

- Zwart en vettig = te grote sproeier (te rijk mengsel).
- Donker bruin = juiste sproeier.
- Wit/beige = gevaar, te kleine sproeir.

Het gebruik van een reeds gebruikte, maar propere kaars, vergemakkelijkt de kleuraanpassing.

6-Bepalen van de juiste sproeier:

Begin met het monteren van een te grote sproeier (plus 10 punten ten opzichte van het werkboek). Ga verder door de maat van de sproeier te verminderen per stap van 5 punten tot het bekomen van de ideale kleur, vervolgens per stap van 2 punten.

Opgepast, deze methode werkt net met loodvrije benzine.

Om deze methode toe te passen, meng in de juiste verhouding het noodzakelijke lood additief met de benzine (lood is niet schadelijk voor de motor).

7-Gas naald en gas schuif:

De naald heeft 3 a 5 inkepingen volgens het merk van de carburateur.

De basis afstelling is de middenste inkeping.

De bovenste inkeping geeft het armste mengsel.

De onderste inkeping geeft het rijkste mengsel.

Om te weten of de afstelling correct is, rijdt op halve kracht in 4^{de} en geef een grote gas stoot.

- Indien het toerental lineair stijgt (zonder stotteren), dan is de afstelling goed.
- Indien het toerental na een aarzeling plots stijgt, dan is de mengeling te arm en moet men naar een lagere inketing.
- Indien het toerental traag stijgt en de motor stottert, moet men de mengeling verarmen en naar een hogere inkerving gaan.
Indien de hoogste inkerving geen voldoening geeft, montere een kleinere gas schuif en regel opnieuw vanaf de middenste inkerving.
Uiteindelijk weten we dat er voor iedere carburateur verschillen types naalden bestaan, dikker of dunner. Het type is erop aangebracht.

8-De gas schuif:

Het gaat hier om een zeer delicate afstelling.

De doorsnee van de gas schuif bepaalt gedeeltelijk de reactie op het gas geven en werkt als een "pompe de reprise".

De afstelling bestaat in het aanbrengen van een gas schuif met aangepaste doorsnee.

Hoe groter de doorsnee, hoe rijker het mengsel, en omgekeerd.

Het is goed te weten dat de grotere cijfers overeen komen met de hogere doorsneden.

Bij een slechte werking hebben we de volgende symptomen :

Te rijke mengeling :

- Ondermaatse versnelling.
- Stotteren.
- Te veel rook.
- Vuile bougies.
- Eigenaardig geluid.

Te arme mengeling :

- Stoten.
- Haperende versnelling.
- Doet denken aan een gebrek aan benzine.
- Verhit snel.

9-Keuze van een carburateur:

Zie hier de formule om de maat D te bepalen van de carburateur aangepast aan uw motor.

$$D = K \times \text{vierkantwortel van } (V \times N) / 1000$$

Waarin :

D : maat van de carburateur in mm

K : begrepen tussen 0.7 en 0.85 volgens de voorbereiding van de motor

V : cilinderinhoud in mm^3

N : maximaal vermogen in toeren/min

Voorbeeld: Een Derbi motor, full origine, onbegrensd :

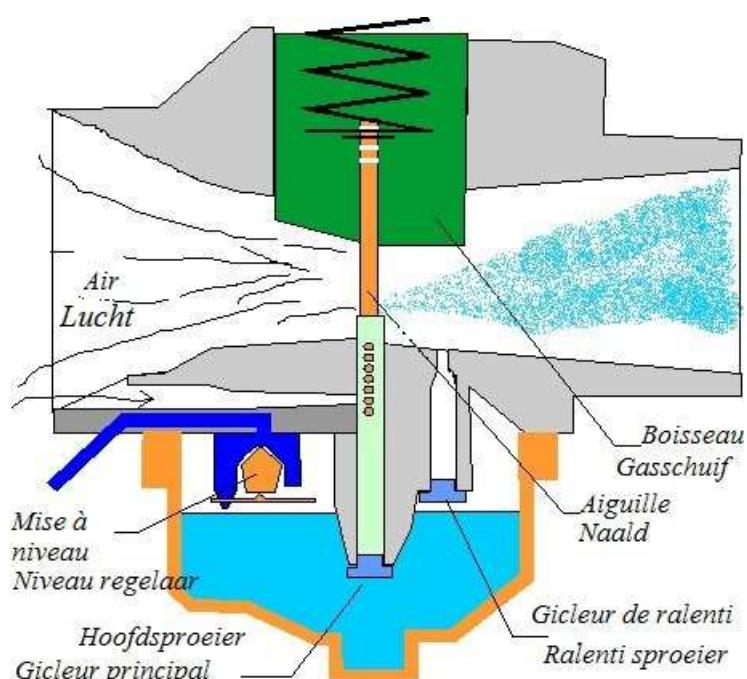
K : 0.7 (motor stock)

$$\begin{aligned} V &: \pi \times (\text{boring}/2)^2 \times \text{slaglengte} = 3,14 \times (39,86/2)^2 \times 40 \\ &= 49,914 \text{ cm}^3 = 49\ 914 \text{ mm}^3 \end{aligned}$$

N : 9000 toeren/min maxi

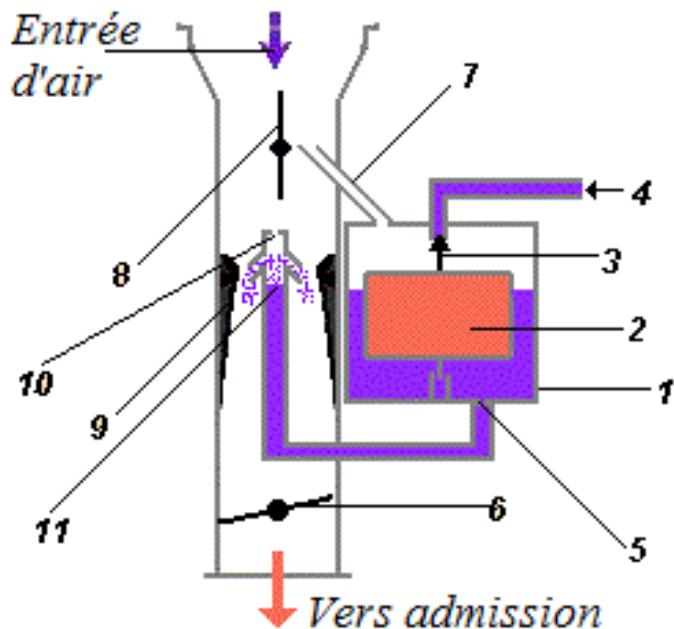
Resultaat : D = 14,83mm

Wat overeenkomt met een carburateur van 14-15mm.



Réglage et fonctionnement d'un carburateur.

1-De quoi est composé un carburateur : schema de principe.



- 1 : Cuve à niveau constant
- 2 : Flotteur
- 3 : Pointeau du flotteur
- 4 : Admission d'essence
- 5 : Gicleur principal
- 6 : Papillon
- 7 : Tube de mise à air de la cuve
- 8 : Choke
- 9 : Venturi ou diffuseur ou encore buse
- 10 : Ajutage d'air (gicleur d'air)
- 11 : Tube d'émulsion

2-Régler un carburateur:

Pour tirer parti de toute la puissance d'un moteur 2 temps, il faut un réglage fin de sa carburation.

Un peu de méthode est indispensable (si vous vous perdez dans vos réglages, revenez au réglage standard et recommencez).

Le réglage d'un carburateur se fait moteur chaud et avec un mélange "frais".

Ordre de réglage:

Niveau de cuve.

Ralenti.

Gicleur principal.

Aiguille.

Puits d'aiguille.

3-Le niveau de cuve:

La valeur du niveau de cuve est donnée dans le manuel d'atelier. Le niveau de cuve se mesure en retournant le carburateur pour mettre en contact l'ensemble flotteur-pointeau. Mesurez la distance entre le plan de joint et la base des flotteurs.

Le réglage se fait en tordant le linguet (situé sur les flotteurs) qui agit sur le pointeau.

Un niveau de cuve trop bas appauvrira la carburation et inversement un niveau trop haut l'enrichira.

4-Le ralenti:

Trois pièces ont la plus grande importance :

- La vis de richesse.
- La vis du ralenti.
- Le gicleur secondaire ou de ralenti.

En premier lieu, vérifier que lorsque vous lâchez la poignée de gaz, le boisseau redescend bien jusqu'en bas. Il faut entendre un "Blong" caractéristique. Ensuite, il faut démarrer le moteur et tourner la vis du ralenti jusqu'à ce que le moteur ronronne correctement.

- Si le moteur cogne ou fonctionne irrégulièrement, il faut agir sur la vis du ralenti. Plus on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, plus on diminue l'entrée d'air et donc plus on augmente la richesse du mélange au ralenti. Inversement, plus on augmente l'arrivée d'air plus on appauvrit le mélange.

- Si le moteur émet le "Beuhh" caractéristique du trou à l'accélération, il faut serrer progressivement la vis du ralenti quart de tour par quart de tour. La valeur moyenne se situe entre un tour $\frac{1}{4}$ et un tour $\frac{3}{4}$. En dessous d'un tour à partir de la position fermée, c'est que le gicleur de ralenti n'est pas adapté. Il se remplace par un modèle de 5 points supérieur et ainsi de suite jusqu'à la disparition du " Beuhh ".

-Inversement, si le moteur cafouille, n'offre pas une montée en régime régulière sur le premier ¼ de tour et que la vis de ralenti dépasse les deux tours il faut descendre de 5 points le gicleur de ralenti jusqu'à la bonne valeur.

- Si ce dernier est trop petit, l'augmentation de la vitesse moteur est lente et irrégulière.
- Si le gicleur est trop gros, il causera une fumée d'échappement lourde et un bruit sourd en sortie de pot.

5-Gicleur principal:

C'est une pièce très importante.

Pour savoir si le gicleur principal est le bon, une seule méthode : "le point fixe" encore appelé "arrêt carburation".

- Moteur chaud, roulez à fond de gaz pendant 5 à 10 secondes, débrayez d'un coup en coupant les gaz évidemment, arrêtez vous sans donner de coup de gaz et en restant sur le même rapport.
- Démontez la bougie et regardez sa couleur :
 - Noire et grasse = gicleur trop gros (mélange trop riche).
 - Marron chocolat = gicleur correct.
 - Blanc/beige = danger, gicleur trop petit.

Pour une bonne lecture, utilisez une bougie qui a déjà "roulé" (mais propre) et qui prendra la couleur rapidement.

6-Comment trouver le bon gicleur:

Commencez par monter un gicleur plus gros que celui prévu dans le manuel (plus 10 points) et procédez par la méthode du point fixe en descendant la taille des gicleurs par paliers de 5, puis une fois la couleur idéale obtenue par paliers de 2.

Attention, cette méthode n'est plus valable depuis que l'essence est sans plomb. Si vous êtes décidé à utiliser cette méthode, n'oubliez pas d'acheter dans un garage un flacon de plomb que vous mélangerez à la dose prévue dans votre essence (le plomb ne tue pas le moteur, au contraire il l'entretient mieux).

7-Aiguille et puits d'aiguille:

L'aiguille possède de 3 à 5 crans de réglage selon les marques de carburateur.

Le réglage de base est le cran du milieu.

Le clip placé au plus haut correspond au mélange le plus pauvre.

Le clip placé au plus bas correspond au mélange le plus riche.

Pour savoir si le réglage est bon, roulez à mi-régime sur le 4^{ème} rapport et donnez un grand coup de gaz.

- Si la montée en régime est linéaire (sans ratées), c'est que le réglage est bon.

- Si la montée en régime se produit d'un coup sec après un temps d'hésitation, le mélange est trop pauvre. Il faut donc abaisser le clip sur l'aiguille.

- Si la montée en régime est lente, par à-coups, et que le moteur a des ratés, il faut appauvrir en montant le clip sur l'aiguille. Au cas où vous êtes arrivé au dernier cran du haut, mettez un puits d'aiguille de taille inférieure et recommencez les réglages avec le clip sur le cran du milieu.

Enfin, il faut savoir que pour un même carburateur, il existe différents types d'aiguilles (plus ou moins grosses). Le type est gravé dessus.

8-Le boisseau:

Il s'agit ici d'un réglage particulièrement délicat.

La coupe du boisseau détermine une partie de la réponse à l'ouverture des gaz et joue le rôle d'une pompe de reprise. Le réglage consiste dans la possibilité de changer la coupe du boisseau (en changeant le dit boisseau).

Plus la coupe du boisseau est grande, plus le mélange sera riche.

Inversement, plus la coupe est petite, plus le mélange sera pauvre.

Afin de s'y retrouver, il faut savoir que les plus grands chiffres correspondent aux coupes les plus hautes.

En cas de mauvais fonctionnement, les symptômes sont les suivants :

Mélange trop riche:

- Accélération médiocre.
- Ratés à l'accélération.
- Fume excessivement.
- Encrasse la bougie.
- Bruit d'échappement grave.

Mélange trop pauvre:

- Cognement et ferraillement.
- Accélération par à-coups.
- Fait comme s'il tombait en panne d'essence.
- Devient rapidement chaud.

9-Pour choisir votre carburateur:

Voici la formule qui vous permet de déterminer la taille D du carburateur adaptée à votre moteur.

$$D = K \times \text{racine carrée de } (V \times N) / 1000$$

où

D : taille du carburateur en mm

K : compris entre 0.7 et 0.85 suivant le niveau de préparation du moteur

V : cylindrée unitaire en mm^3

N : régime de puissance maximum en tours/min

Exemple: Un moteur Derbi full origine juste débridé :

K : 0.7 (moteur stock)

$$\begin{aligned} V : \Pi \times (\text{alésage}/2)^2 \times \text{course} &= 3,14 \times (39,86/2)^2 \times 40 \\ &= 49,914 \text{ cm}^3 = 49\ 914 \text{ mm}^3 \end{aligned}$$

N : 9000 tours/min maxi

ce qui donne D = 14,83mm

Ce qui nous donne un carburateur de 14-15mm.

Treffen belgischer Motorräder



01-Juni-2013
Meerane



Anmeldung / Registration

Name	Vorname / First Name
Strasse Hausnummer / Street Number	PLZ und Stadt / Code and City
Land / Country	email
Hersteller / Manufacturer	Type
Baujahr / Year of Build	Zylinder / PS

Anzahl / Number



Fahrer / Participant je 35€



Beifahrer / Co-Pilot je 20€

Datum / Date	Unterschrift / Sign
--------------	---------------------

Mit der Unterschrift erkennt der Teilnehmer die Durchführungsbestimmungen des Veranstalters an. Diese sowie ein Haftungsverzicht liegen vor dem Start der Veranstaltung aus und müssen separat unterschrieben werden. Nenn geld ist Reuegeld und wird bei Nichtteilnahme nicht erstattet. Die Überweisung des Startgeldes und der Eingang der Nennbestätigung haben bis zum 30.04.2013 an folgendes Konto und Adresse zu erfolgen. Gunther Wolcke, Mühlweg 43, D-07751 Jena, Germany.

Gunther Wolcke
Sparkasse Chemnitz
Konto: 4700083323
BLZ: 87050000
IBAN: DE4987050004700083323
BIC/SWIFT: CHEKDE81XXX

**!!! Nennschluss / Registration
Closing 30.04.2013 !!!**

Vorläufiger Zeitlicher Ablauf

Freitag 31.05.13	Anreise ab 16 Uhr ab 18 Uhr Benzingespräche bei Lagerfeuer und Gulasch
Samstag 01.06.13	Anreise und Anmeldung bis 9:30 Uhr 10 Uhr Start zur 1. Etappe, ca. 40km gegen 12 Uhr Mittagspause 13 Uhr Start zur 2. Etappe ca. 40km gegen 15 Uhr Ankunft in Meerane Kaffee und Ausstellung der Fahrzeuge ab 18 Uhr Überreichung der Erinnerungsgeschenke und Abendessen
Sonntag 02.06.13	Frühstück / Frühschoppen und Abreise



Übernachtungsmöglichkeiten

Hotel-Garni Anett
Pestalozzistraße 16, 08393 Meerane
+49-(0)3764 2121 · www.hotel-annet.de

Parkhotel Meerane
Martinstraße 54, 08393 Meerane
+49-(0)3764 47277 · www.parkhotel-meerane.de

Pension Baar
Pestalozzistraße 28 08393 Meerane
+49-(0)3764 2651 www.pensionbaar.de/

Gasthof Feldschlösschen
Zwickauer Staatsstr. 6b 08393 Meerane
+49-(0)3764 70150

Leistungen: Rundfahrt incl. Mittagessen, Kaffee und Kuchen, Abendbrot am 01.06.2013
Erinnerungsgeschenk, Besichtigung Oldtimermuseum Meerane
Abschleppdienst für Oldtimer, Unterstellmöglichkeit für die Fahrzeuge
Zelten und Camping auf Anfrage möglich

Benefits: tour trip incl. lunch, coffee, dinner at 01.06.2013
present, free visit of the museum in Meerane
wrecking service, vehicle hall
camping on request

**Alte Feuerwehr
Schrötergasse 2a
08393 Meerane
Germany**



**Gunther Wolcke
Mühlenweg 43
07751 Jena
Tel: 0049 (0)1776012449
gunther.wolcke@gmx.de**

**Gerold Wolcke
Hans-Sachs Str. 12
08393 Meerane
Tel: 0049 (0)376470899
gerold.wolcke@gmx.net**



TE KOOP

A VENDRE

A la demande de nos amis du VMCB, nous publions l'annonce suivante :

Op aanvraag van onze vrienden van VMCB publiceren we de volgende verkoop aankondiging :

Vente d'un **lot de motos Belges**, et quelques étrangères, MATCHLESS, BSA, ROYAL ENFIELD, ZUNDAPP 4 cyl et autres, dans leur jus.

Visite et vente le 27 janvier. Pour info, contacter :

Pierre LAUMONT : 04.223.21.29 ou 0486.95.49.06

Par mail : plaumont@hotmail.com

Michel BOVY : 04.377.24.95 ou 0494.90.28.32

Par mail : michelbovy@yahoo.fr

GEZOCHT

RECHERCHE

Notre ami Emile Materne cherche à acheter un Dynastart pour Vélorex modèle Oscar 1969 : qui peut l'aider ?

Contact : 0485.84.69.53



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



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

OLDTIMER BEURS



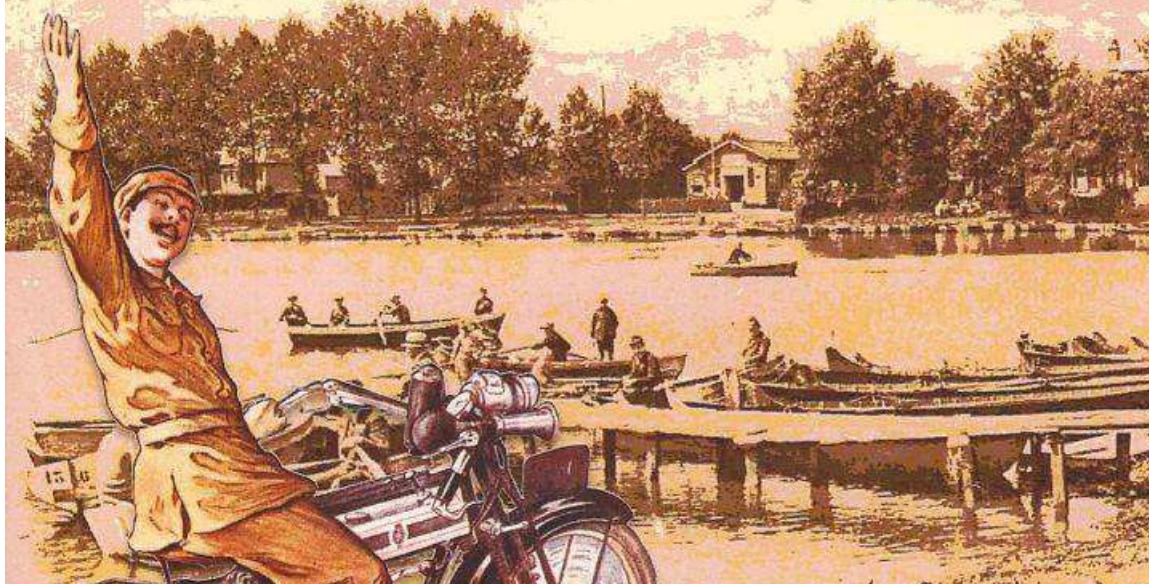
BOM - BERLARE

Zondag 10 maart 2013

BROMMERS

MOTORFIETSEN

ONDERDELEN



Festivalhal Donkmeer Berlare

Donklaan 125 - 9290 Berlare

Inkom 5 euro - Parking gratis !

Open van 9.30 uur tot 18 uur

info@bomberlare.be

www.bomberlare.be

Contact : William Hoebeeck • william.hoebeeck@telenet.be • 0473-96 26 87 • 053- 21 23 07

BOM'S VETERANTOUR OP 29 & 30 JUNI 2013.

GRATIS TOEGANG TOT DE BEURS VOOR WIE ZICH KOMT INSCHRIJVEN VOOR DEZE RIT.

A G E N D A



RUILBEURZEN - BOURSES

20/01/2013	Marche en Famenne au WEX Rue des Deux Provinces	www.mrfa.be Tel. 084.32.22.84
09- 10/02/2013	WIEZE : Oktoberhallen Beurs + Expo Café Racers	www.motoretrowieze.be
24/02/2013	Oldtimerbeurs moto's, solex, (brom)fietsen en onderdelen Zaal Den Horst te Gelderhorsten LOMMEL	www.campsesolexisten.be Tel. 0474.47.64.27 Tel. 0475.46.25.38
10/03/2013	BOM BERLARE Oldtimerbeurs Brommers, motorfietsen, onderdelen Festivalhal Donkmeer Donklaan 125 te 9290 Berlare	www.bomberlare.be info@bomberlare.be Tel. 053.21.23.07
16- 17/03/2013	Limburghal GENK Oldtimerbeurs auto+moto+brommers	www.ludovdc.be
20- 21/04/2013	HOOGSTRATEN Europastraat 30 2321 Hoogstraten-Meer Hoogstraatse oldtimerbeurs voor auto's motoren en onderdelen	www.hoogstraatse-oldtimerbeurs.com Tel. 0475.49.42.44
23/06/2013	Oldtimer Brommerbeurs Zaal Den Donk Kapelweg 52 TURNHOUT ZEVENDONK	oldtimer_brommerbeurs@hotmail.com Tel. 014.65.92.65 Tel. 0474.59.77.58

TREFFENS CONCENTRATIONS

17- 19/05/2013	Kasteel Domein van Perk Moto Guzzi pre 1985 Oldtimer and Classic Weekend	www.guzziclassic.be info@guzziclassic.be
19/05/2013	Circuit ZOLDER Nationale Meeting BFOV Meting National FBVA	www.bfov.be www.fbva.be
01/06/2013	MEERANE Deutschland Treffen Belgische Motoren	gunther.wolcke@gmx.de Détails dans la revue de février.

29- 30/06/2013	BOM's Veteranentoer	www.bomberlare.be Tel. 053.21.23.07
29/06-07/07 2013	LIEGE-AURILLAC-LIEGE LUIK-AURILLAC-LUIK	Guy Marginet, tel. 00.32 (0)476 57 57 95 guy.marginet@telenet.be
30/06/2013	Schaffen Classic (auto + moto) DIEST	theo.laenen@skynet.be www.schaffenclassic.be

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

09- 10/02/2013	WIEZE : Oktoberhallen Expo Café Racers	www.motoretrowieze.be
09- 10/03/2013	Salon de la Moto Pecquencourt (F – 59146)	www.mc-pecquencourt.com

RACING INFO : CRMB Classic Racing Motorcycles Belgium

van.der.perre@telenet.be +32 472 395 960

Tout sur le TRIAL PRE-65 et bi-amortos

Alles over TRIAL PRE-65 en Twin-shocks.

Rendez-vous sur www.motobecane-trialclub.be



Foto M. Vanhouche.

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 apporteriez 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 or 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



Souvenirs 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	GSM: 0494.34.10.34
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 !