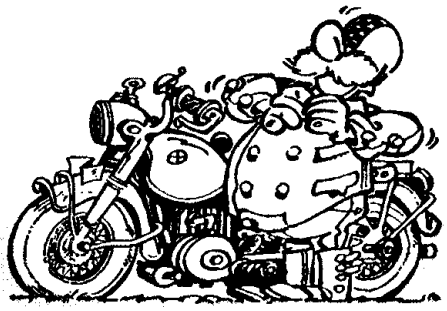
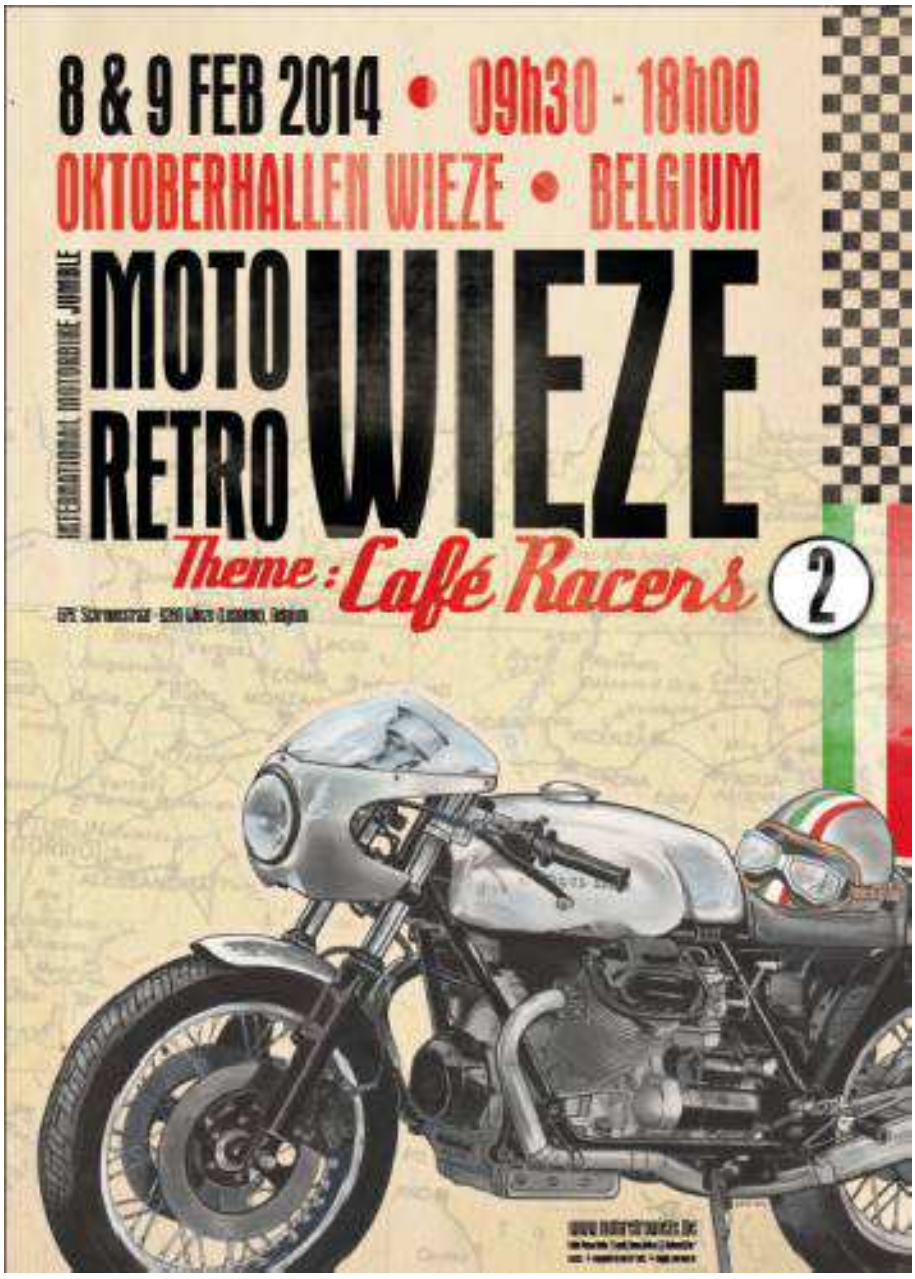
VZW CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM ASBL
v.u. Verzetsstraat/Rue de la Résistance 28 e.r.
1090 Jette
****
Maandelijks tijdschrift - Revue mensuelle.
Février / Februari 2014
Numéro **332** ste nummer
Verzending -expédition : Postkantoor Libramont
Jumelé avec Affilié à
Verbroederd met Aangesloten bij
VMCC South Wales FBVA-BFOV
AMCA Europe





CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM

MAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VOOR LIEFHEBBERS VAN VETERAANMOTORFIETSEN

REVUE MENSUELLE DES AMATEURS DE MOTOCYCLETTES 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 / Verzetsstraat 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 **25 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 **25 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 de retour dans les pas de l'hiver, cette période pivot que sont les solstices d'hiver et ensuite d'été. Période de vœux et d'apaisement. Période ou l'on prend des bonnes résolutions pour animer ou soulager les 12 prochains mois. 2014 sera comme une lanterne que l'on porte sur son épaule, au bout d'une canne, elle indique précisément où l'on se trouve mais peu où l'on va, et ça ce sera la part des expériences passées qui nous préviendra de pièges éventuels. Les calendriers sont accrochés aux murs, dûment marqués aux dates importantes : anniversaires, visites médicales diverses, congés et rallyes sans oublier nos réunions de club. Un sujet en amenant un autre, il semblerait que les réunions des assidus au Centre Sportif de la Défense ne soient pas toujours garanties, ceci est dû au fait que l'armée serre ses budgets, d'autant plus que l'ouverture du bar ne se justifie que par un nombre suffisant de consommateurs. Vous y êtes tous cordialement invités, et un rappel mensuel vous sera envoyé par e-mail. Nous avons décidé de garder en parallèle la réunion du 1er Vendredi du mois au "Laeken" où, bien sûr, la disposition des tables ne favorise pas une bonne communication entre membres, mais selon l'adage "qui se ressemble s'assemble", nous sommes heureux de nous y retrouver pour un verre et une discussion conviviale entre amis. En parlant de cela, j'ai pris le temps de faire une petite projection dans l'avenir sur base des faits en ma possession en ce moment précis. Sur nos 200 et quelques membres, la moyenne d'âge du plus jeune aux plus anciens est de +/- 60 ans. Si je me projette à 15 ans, cela veut dire qu'en 2030 les membres actuels, s'ils seront encore des nôtres, auront autour de 75 ans, pour autant que la grande faucheuse les ait oubliés sur son parcours. Les accidents de la vie, maladies et accidents, n'arrivent pas qu'aux autres.

Donc il nous faut trouver chacun un remplaçant, au moins un, pour permettre au club de perdurer et de permettre a nos motos d'être la fierté de notre patrimoine mécanique et humain (sans parler de notre fierté nationale) sinon où vont finir nos "belles de la route" ? Dans des collections, musées et autres ramasse-poussières. Certains d'entre nous ont la chance d'avoir des (petits-) enfants que notre hobby intéresse et qui seront la prochaine génération de motocyclistes. Entretemps, c'est nous les "merveilleux vieux fous sur leurs drôles de machines roulantes". Vous souriez, c'est un excellent début, car c'est par le biais de l'humour et du "se sentir différent" que nous allons attirer les jeunes au sein du club. Suivant la règle des 25 ans d'ancienneté, les motos d'avant 1989 et de toutes origines sont éligibles pour être admises dans nos rallyes, **sauf interdits spécifiés par les organisateurs de rallyes**. Ce sera sans doute la façon de faire prendre conscience aux plus jeunes qu'une vieille moto sur la route est une façon toute relative d'essayer d'arrêter le temps qui passe, tout en se faisant plaisir et en maintenant un état d'esprit de convivialité et de "fraternité".

Il faudra donc s'ouvrir aux orientales (soumises?), c'est parait-il une légende), aux Italiennes racées, aux Espagnoles discrètes, aux Américaines qui font leurs quéqués, aux Teutonnes avec des gabarits de catcheuses. Ce n'est pas en se regardant le nombril qu'on avancera mais en tendant la main. Nos conseils seront bus comme paroles de sagesse car leurs mécaniques sont drôlement plus évolués que nos machines, mais le dicton "keep it simple" restera toujours d'actualité. A nous de le faire accepter.

Là-dessus, apportez-nous vos photos anciennes, rallyes, groupes de motos sur un parking ou en action, tout est bon comme dans le cochon Restez prudents.

Paul Saint-Mard,
Président.

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

Beste vrienden en vriendinnen,

We zitten weer in de sporen van de winter, een keerpunt, zowel in de winter als in de zomer, gemerkt door de zonnewende, een periode van wensen uiten en tot rust komen, een periode van goede voornemens ten opzichte van de komende twaalf maanden. 2014 wordt zoals een lantaarn aan een stok, die op de schouder gedragen wordt: ze geeft licht op de plaats waar men zich bevindt, maar laat weinig zien van de weg waar men zich naartoe begeeft, en alleen door onze vorige ervaringen zullen we de eventuele valkuilen kunnen vermijden.
De kalenders hangen aan de muur, de belangrijke dagen zijn gemarkeerd: verjaardagen, allerlei medische onderzoeken, verlofdagen en rally's, zonder onze clubvergaderingen te vergeten.
Dit brengt ons bij het volgende onderwerp, het blijkt dat de clubvergaderingen in het Sportcentrum van Defensie niet altijd zouden kunnen doorgaan omdat het leger onderworpen is aan een streng budget en de bar pas rendabel is als er volk genoeg aanwezig is. Jullie allen worden vriendelijk uitgenodigd aanwezig te zijn en we zullen u maandelijks een uitnodiging per e-mail opsturen. We hebben besloten om de vervangende vergadering op de eerste vrijdag van de maand in de "Laken" te behouden hoewel de inrichting van het café de uitwisseling van informatie tussen de leden niet bevordert, maar volgens de gezegde "soort zoekt soort ", blijft het voor ons een gezellig samen zijn bij een goed drankje.

Nu we het hierover hebben heb ik de tijd genomen om me te wagen aan een kleine projectie in de toekomst op basis van de gegevens waarover we op dit ogenblik beschikken. Bij onze iets meer dan 200 leden ligt de gemiddelde leeftijd rond de 60 jaar. Als ik vijftien jaar vooruit blik, betekent het dat de huidige leden in 2030, ten minste als ze nog in leven zijn, rond de 75 jaar zullen zijn.

Het leven spaart niemand van de ziekten en de ongevallen. Dus moet elk van ons voor ten minste één vervanger zorgen, om onze club in stand te houden, en om onze motoren de trots te laten blijven van ons mechanisch en menselijk patrimonium (om het nog niet te hebben over onze nationale fierheid). Zo niet, waar zouden onze schonen eindigen? In collecties, musea en dergelijke... Sommigen onder ons hebben het geluk (klein)kinderen te hebben met interesse voor onze hobby, die de volgende generatie motorrijders zullen worden. Ondertussen zijn wij de "*magnificent men on their running machines*". U lacht hiermee, het is al een goed begin, want het is door de humor en het gevoel *anders* te zijn dat men de jongeren naar onze club kan aantrekken. Volgens de regel van de 25 jaar kunnen de motoren uit alle landen van voor 1989 deelnemen aan de rally's, **behalve als de organisatoren van de rally anderen beperkingen stellen**. Het wordt waarschijnlijk het middel om de jongeren ervan bewust te maken dat het rijden met een oude motor een manier is om te trachten de tijd tegen te houden, terwijl men zich een plezier gunt en een geest van broederschap en gezelligheid onderhoudt. We zullen de club bij gevolg moeten openstellen voor de (onderdanige?) Oostersen (zo te zeggen, een legende), de rasechte Italianen, de discrete Spaansen, de stoere Amerikaansen, de zware Duitsen. Om vooruit te gaan moet men niet naar eigen navel blijven staren maar de hand uitreiken. Onze goede raad zal wijsheid spreken want de huidige mechaniek is veruit ingewikkelder dan onze oude machines, maar de gezegde "keep it simple" zal altijd blijven gelden. Het is onze taak, het te doen aanvaarden.

Dit zijnde gezegd, bezorg ons uw oude foto's van rally's, motorgroepen op een parking of op de baan, alles is goed (zoals in het varken).
Blijf voorzichtig.

Paul Saint-Mard,
Voorzitter.

Het woordje van de Redactie.

Beste vrienden en vriendinnen,

2013 is voorbij. Wat heeft het ons gebracht? Een koude lente met veel regen en enkele warme dagen. Begin juni hebben we onze vriend Emile Materne voorgoed vaarwel gezegd, een goede en trouwe kameraad, die steeds bereid was om een handje toe te steken, trouw lid van de club, lid van het bestuur. Hij had altijd een beetje goede raad.
Het maandblad van december is om redactionele moeilijkheden wat later klaar verschenen. Erin zult u een stortingsformulier gevonden hebben. U zult ook bemerken dat het lidgeld met een paar euro's gestegen is. Deze bedraagt nu 25 €. Deze stijging is noodzakelijk geworden om de verschillende kosten te dekken, zoals de opslag van de post, het drukken en onze bijdrage aan BFOV.
Ik vestig er de aandacht op dat uw lidmaatschap u toelaat de verzekeringen aan voordelige prijs bij MARSH af te sluiten. De polis voorziet ook de repatriëring van de voertuigen die pech hebben.
Onze maandelijkse vergaderingen hebben nog steeds op de derde vrijdag van de maand plaats in Duisburg waar we over een parking kunnen beschikken. Voor diegenen die er nog niet geweest zijn kan ik zeggen dat de zaal ruim en kalm is. We hebben er trouwens al twee algemene vergaderingen gehouden. In september 2013 heeft de Commandant van het Sportcentrum van Defensie ons de toelating gegeven onze eerste motorbeurs te houden en dit volledig gratis. Wij hopen er dit jaar op de eerste zondag van september opnieuw een beurs te houden.
De oudere leden zullen misschien met wat nostalgie terug denken aan ons lokaal aan de Sint-Annadreef te Laken, maar terugkeer aldaar is onmogelijk geworden. Een immobiliën maatschappij heeft andere plannen.
Januari loopt stilaan ten einde. Wieze is voor straks. Wij hebben er een, promotiestand, gratis aangeboden door BEMA. Graag zouden wij u er in lijve ontmoeten voor een gezellig babbeltje of een ideetje. In maart houden wij onze algemene vergadering in het Sportcentrum van Defensie te Duisburg. Met deze woorden sluit ik af en wens jullie allen een voorspoedig jaar met veel rijgenot en geluk.
Jacques en Marie-Henriette Bastiaens.

Wat nog overblijft van ons gewezen lokaal… (Foto's M.H. Struyf).
Ici se tenaient nos réunions, le Sainte-Anne en 2012 et en 2014.

Le petit mot de la Rédaction.

Chers amis et amies,

L'année 2013 est passée. Que nous a-t-elle apporté? Un printemps froid et très pluvieux et quelques jours plus chauds.
Début juin, nous avons définitivement dit adieu à notre ami Emile Materne, un bon camarade au savoir quasi encyclopédique, fidèle, toujours disposé à donner un coup de main en cas de problème, membre assidu, membre du Comité. Il était toujours de bon conseil.
La revue de décembre a connu un retard de parution, suite à quelques difficultés rédactionnelles. Vous y aurez trouvé le bulletin de versement et probablement remarqué que la cotisation a augmenté de quelques euros. Elle est passée à 25 €. Cette augmentation est justifiée par l'augmentation des frais de port et d'impression et aussi par la quote-part du club à la FBVA.
J'attire votre attention que votre adhésion au club vous permet de bénéficier de tarifs préférentiels auprès de l'assurance MARSH. La police prévoit le rapatriement des véhicules en panne.
Nos réunions mensuelles ont encore toujours lieu le 3ème vendredi du mois au Centre Sportif de la Défense à Duisburg qui dispose d'un vaste parking. A ceux qui ne le connaissent pas encore, je précise que la salle est vaste et calme. Nous y avons par ailleurs déjà tenu deux assemblées générales. En septembre 2013, le Commandant du Centre Sportif de la Défense nous a autorisés - gratuitement - à y tenir notre première bourse d'échanges. Nous espérons pouvoir y tenir à nouveau une bourse le premier dimanche de septembre.
Les membres plus anciens pensent peut-être souvent avec nostalgie à nos réunions à la Drève Sainte-Anne à Laeken. Hélàs, un retour est devenu impossible, une société immobilière en a décidé autrement. Janvier va sur sa fin. Wieze approche. Nous y avons un stand de promotion, mis gracieusement à notre disposition par BEMA.
Une petite visite de votre part nous serait très agréable. En mars se tiendra notre assemblée générale au Centre Sportif de la Défense à Duisburg.
Je termine en vous souhaitant à tous une année pleine de bonheur, de succès et de plaisir motocycliste.
Jacques Bastiaens et Marie-Henriette.

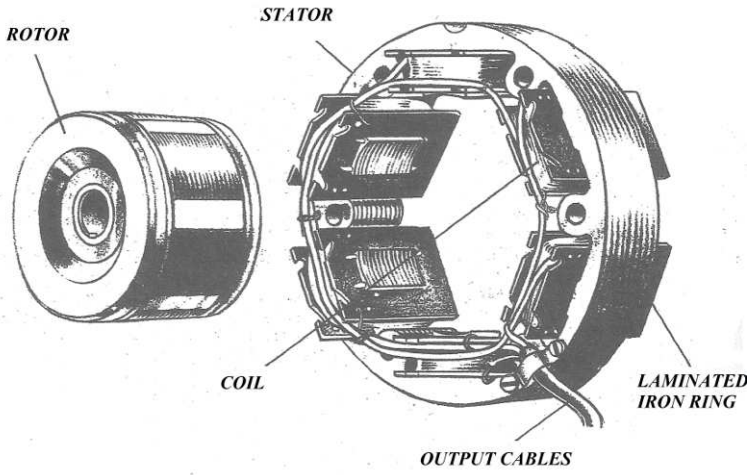
DE ALTERNATOR (derde deel) door M. Walschap.

De voorbekrachtiging.

1. Met permanente magneet rotor.

De rotor bestaat uit een weekijzeren kern, waar in het geval van Ducati 14 magneten ingewerkt zijn, de stator bestaat uit 14 gewikkelde spoelen. Het kan een enkelfase uitvoering zijn maar ook een driefase, de wisselstroom wordt dan gelijkgericht en de spanning op 14, 4 gehouden.

Bij dit systeem kan het veld niet van buitenaf worden geregeld, de magneten zijn immers permanent (zoals op een fietsdynamo), de spanning wordt opgewekt door het toerental van de rotor, die hoe sneller de krachtlijnen gesneden worden, hoe hoger de spanning opgewekt wordt in de stator.



Een permanente magneet rotor, met stator, zoals beschreven in de tekst.

Dit systeem wordt heel veel toegepast, het is eenvoudig en betrouwbaar, maar is min of meer gemaakt voor de motor in kwestie en laat niet veel ruimte voor extra verbruikers toe waar het niet op berekend is, de gelijkrichter regelaar moet goed in de koelluchtstroom gemonteerd worden.

Als er een laadcontrolelampje toegepast wordt in dit systeem, heeft dit geen enkele elektrische functie, heel veel motorfietsen hebben ook dikwijls geen enkele indicatie. Ik moet me beperken tot motoren tot 1980, en dus kan de Mike Hailwood replica er nog net bij, deze had wel een controlelampje, maar het ging aan als alles O.K. was en het ging uit als er iets mis was, de omgekeerde wereld dus.

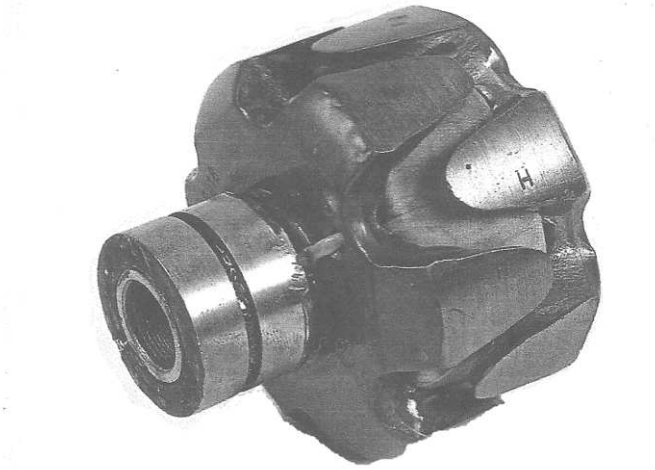
2. Met gewikkelde rotor.

Het tweede systeem heeft een aparte regelaar en is het controlelampje dat de bekrachtigingstroom bepaald in de rotor.

De regelaar heeft een dubbel contact, het eerste maakt via de dioden verbinding met het veld en geeft volle bekrachtiging, waarna het verbroken wordt als de spanning te hoog wordt. Deze wordt dan afgeleid over een weerstand naar de massa, om zo de bekrachtiging te verminderen

Het neemt wat tijd om een magnetisch veld op te bouwen, dit herhaald zich voordurend en zeer snel, het gemiddelde is de afgeregelde spanning bij Bosch is dit 14,4 V.

Een elektronische regelaar geeft meer vermogen bij een laag toerental dan een mechanische regelaar, het maximum vermogen blijft echter hetzelfde.



Een gewikkelde rotor zoals op de oudere BMW's vanaf 1969 en Guzzi's begin jaren '70.

L’ALTERNATEUR (troisième partie) par M. Walschap.

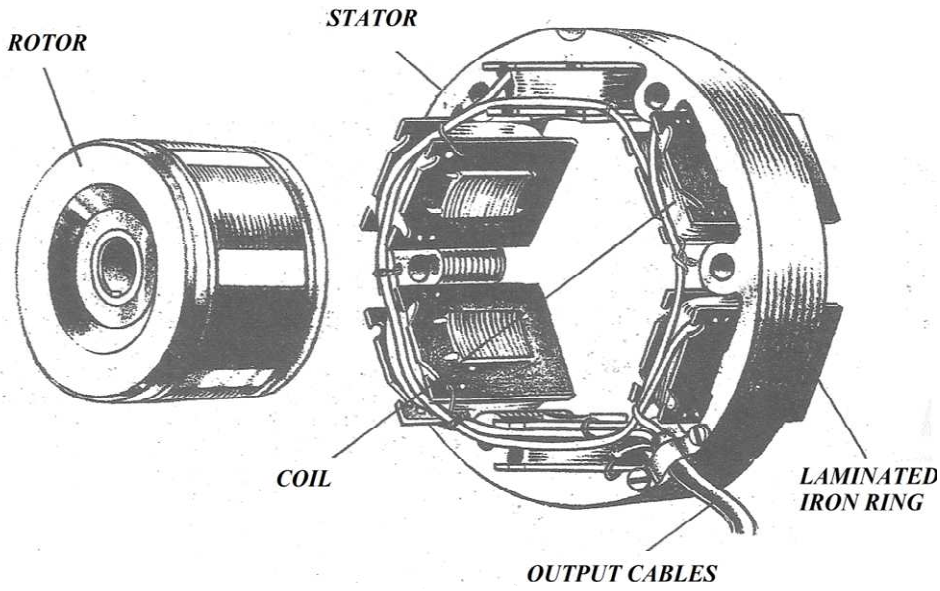
L'excitation.

1. Avec rotor à magnétisme permanent.

Le rotor est constitué d'un noyau en acier doux, comportant, dans le cas de la Ducati, 14 aimants, le stator est constitué de 14 bobines.

Le montage peut être en monophasé mais aussi en triphasé, dans ce cas, le courant alternatif est redressé et la tension maintenue à 14, 4 V.

Dans ce système, il est impossible de régler le champ de l'extérieur, les aimants étant magnétisés de façon permanente (comme dans une dynamo de vélo), la tension est obtenue par le nombre de tours du rotor : la vitesse à laquelle sont interrompues les lignes du champ magnétique détermine la tension obtenue dans le stator.



Alternateur avec rotor à magnétisme permanent et stator tel que décrit dans le texte.

Ce système est souvent appliqué, il est simple et fiable, mais est plus ou moins adapté à un moteur déterminé et ne permet pas une extension des points de consommation. Le régulateur de redressement doit être bien monté dans le courant d'air froid. Si l'on monte une lampe témoin de charge dans ce système, elle n'a aucune fonction

électrique; de nombreuses motos n'ont aucune indication de charge. Ici, je dois me limiter aux motos d'avant 1980, et par conséquent on peut encore tout juste y prendre en considération la réplique de Mike Hailwood. Celle-ci avait bien une lampe témoin de charge, mais elle s'allumait quand tout était O.K. et s'éteignait en cas de problème, c'était donc le monde à l'envers.

2. Avec rotor bobiné.

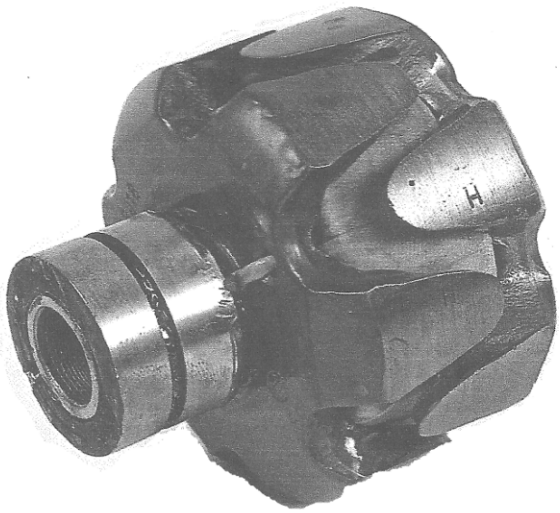
Le deuxième système dispose d'un régulateur séparé et c'est la lampe témoin qui détermine le courant d'excitation dans le rotor.

Le régulateur a un double contact, le premier réalise via les diodes la liaison avec le champ magnétique et donne l'excitation entière, celle-ci sera interrompue lorsque la tension devient trop élevée par le biais d'une résistance vers la masse, ainsi on diminue l'excitation.

Ceci prend un peu de temps pour établir le champ magnétique, se répète constamment et très vite.

Chez Bosch, la tension moyenne régulée est de 14,4 V.

Un régulateur électronique donne plus de puissance à une vitesse de rotation moindre que le régulateur mécanique. La puissance maximale reste la même.



Rotor bobiné comme sur les anciennes BMW (à partir de 1969)
et sur les GUZZI du début des années '70.

Denderleeuw, 20.12.2013.

Beste vrienden van "den aave motocyclette",

Mijn jongste broer vroeg mij : "Wanneer gaan we nog eens naar een motorbeurs?"
Ik zei hem : "Aarschot hebben we gemist, maar Ranst kunnen we nog doen."

Om zes uur uit het nest, eerst richting Sint-Pieters-Leeuw, met de auto tot bij mijn broer. Hij zei : "Ik zal wel rijden." O.K. (Weeral profijt!).

Goed aangekomen. Het was al file aan de kassa, ge moet niet vragen. Veel volk, het was echt de verplaatsing waard. Ogen en oren open, zakken toe, want wat er stond was prachtig maar wel flink geprijsd.

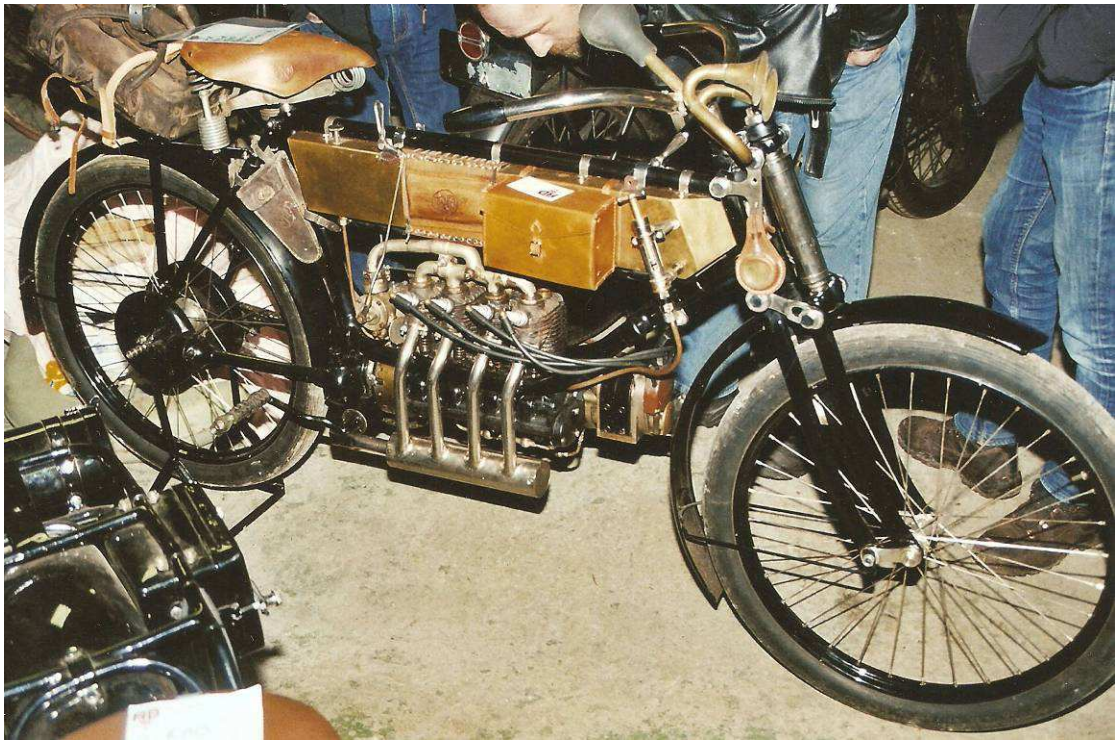
De top van de beurs was wel een FN 500 cc van 1910 met cardan-aandrijving, vraagprijs 38.650 €. Mijn centen geteld, ik kwam net 50 € te kort, dus, die koop ging niet door.

Het was mij heel aangenaam enkele van onze leden te mogen ontmoeten met wat aangekochte spullen.

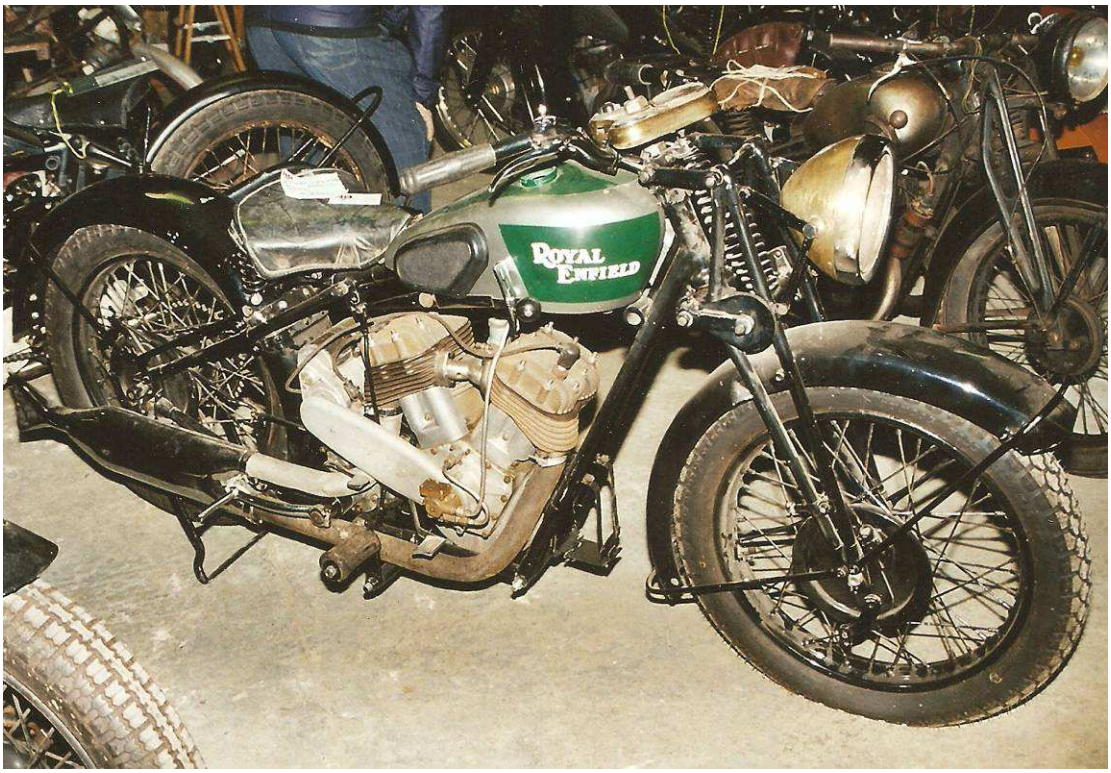
Ikzelf heb een handleiding en stukkenlijst van Sachs 98 cc kunnen vinden, en onze dag was goed.

Aan iedereen een gelukkig Nieuwjaar gewenst, en een goede gezondheid op de motor, met de neus in de wind…

Mike Enfield.



FN 500 cc 1910.



Foto's : Michel Vanhouche.

Remisage d'hiver de la moto.

Une moto qui ne doit pas être utilisée pendant une longue période et notamment les mois d'hiver nécessite quelques opérations d'entretien préalable avant de la laisser immobilisée. Il faut naturellement prévoir de la faire dormir à l'abri et non pas dehors.

Le plus simple serait de la sortir régulièrement au moins une fois tous les quinze jours, pour la faire tourner. Si ce n'est pas possible, voici la méthode et les pièges à éviter.

Stabilisez le carburant.

Le carburant sans plomb moderne a seulement une durée de conservation d'environ 3 à 4 semaines avant qu'il ne commence à se détériorer. Il ne suffit pas de vidanger le réservoir et le carburateur pour empêcher l'essence de tourner. Il n'y a aucune manière d'évacuer complètement chaque goutte de carburant, particulièrement dans les petits passages et les gicleurs du carburateur. Ajouter la quantité recommandée de stabilisateur pour essence à un plein réservoir, puis faire tourner votre moteur pendant 10 minutes pour être sur que l’essence stabilisée circule dans tout le système. Ceci empêchera le résidu restant de carburant de s'oxyder et de tourner en vernis.

Changez l'huile.

Maintenant que la moto est réchauffée, après avoir fait circuler le stabilisateur dans le système, changez votre huile. Les résidus de carburant et les contaminants dans le carter d'huile moteur s'oxydent pendant le remisage ou l'inactivité prolongée. Changer l'huile et le filtre à huile enlève tous cambouis et saletés susceptibles de détériorer l’intérieur de votre moteur. De plus, cela garantit maintenant une lubrification fraîche au moment de sortir votre moto au printemps. Employez une huile de qualité avec laquelle vous conduiriez normalement. Activer le moteur quelques minutes pour faire circuler l'huile fraîche dans le moteur.

Préparez la batterie.

Il n'est pas nécessaire d'enlever la batterie. Les batteries devraient être gardées sous une charge constante afin de prolonger leur vie. Connectez un chargeur spécifique qui ne surchargera pas votre batterie. La batterie va être maintenue chargée sans soucis. Il existe également sur le marché des chargeurs bon marchés qui vous permettront de recharger votre batterie, cependant restez vigilants : ils ne se coupent pas automatiquement, ce qui peut occasionner des problèmes de surchauffe, de plus un contact fortuit entre les pinces engendre des étincelles puissantes, sources d'incendies. Certains chargeurs "intelligents" se mettent en charge automatiquement dès qu'ils détectent une tension plus basse que la normale. Ainsi, la batterie ne se décharge jamais... une bonne chose pour sa durée de vie. Il est fortement déconseillé d'utiliser un chargeur d'auto pour recharger une batterie de moto car ils sont trop puissants !

Attention : si vous enlevez votre batterie, déconnectez d'abord la borne négative (noire), ensuite la borne positive (rouge). Lorsque vous reconnectez la batterie, faire attention de brancher en premier la borne positive, puis la borne négative.

Nettoyez et lubrifiez.

Il convient tout d'abord de nettoyer la moto extérieurement afin de supprimer toutes traces de sel, déjections d'oiseaux et autres qui pourraient attaquer vernis et peintures. Il faut naturellement veiller à ce que la moto soit bien sèche avant de la rentrer, et surtout avant de mettre la moindre bâche dessus.

On protège ensuite les chromes et pièces métalliques d'une fine couche d'huile ou produit spécifique.

On pense aussi à graisser la chaîne.

On met ensuite la moto sur sa béquille centrale sur une surface ferme et horizontale où elle ne risquera pas de se renverser. On tourne le guidon au maximum vers la gauche, on verrouille la direction et on enlève la clé de contact.

Même remisée à l'intérieur, votre moto devrait être couverte. Utilisez une couverture ou un drap, qui "respire" et pas une de ces bâches en plastique qui emprisonnent l'humidité sous la couverture et sur les surfaces en métal de votre moto.

Si votre remisage est dans une grange ou un endroit semblable, couvrir l'échappement ainsi que l'entré d'air du moteur pour empêcher toutes les créatures non désirées, d'y faire leurs nids pour l'hiver. Les prises d'air et sorties des silencieux peuvent être bouchés.

Vérifiez vos pneus.

Vérifiez vos pneus, usure, craquelure, objets dans le pneu tels que clous ou vis, réparez ou changez. S'assurer que vos pneus sont correctement gonflés. Si possible, élever votre moto pour que les deux pneus ne reposent pas sous la charge. C'est particulièrement important en cas de gel. S'assurer que votre moto est bloquée. Les crics pour moto ne sont pas faits pour tenir votre moto surélevée pendant tout l'hiver. Moto sur béquille centrale, mettre des mousses sous les pneus, ainsi les pneus ne se déformeront pas. Si possible, éviter que les pneus ne touchent le sol : intercaler une petite planche de bois, utiliser une béquille d'atelier.

Remarque.

Si en faisant un bon nettoyage de votre moto, vous avez décelé des fuites d'huile, un filtre à air ou des câbles à remplacer, des plaquettes de freins usées etc… Faites une liste des choses à faire, et profitez de ces longs mois d'hiver pour faire l'entretien de votre machine. La période de remisage de votre moto ne sera peut-être pas assez longue pour faire toutes les petites choses que vous remettiez à plus tard.

Het opbergen voor de winter.

Een motor die, vooral in de winter, lange tijd niet gebruikt wordt heeft nood aan een voorafgaande behandeling. Vanzelfsprekend moet ze binnen eerder dan buiten overwinteren. Het zou eenvoudiger zijn om minstens om de veertien dagen uit te rijden om ze te laten draaien.

Als dit niet mogelijk is, zie hier de methode om te overwinteren en de te vermijden valkuilen.

De brandstof stabiliseren.

De huidige loodvrije benzine heeft een bewaartijd van amper 3 a 4 weken voordat ze begint af te breken. Het volstaat niet de benzinetank en de vergasser te ledigen om schade te vermijden. Het is onmogelijk de laatste druppel benzine te verwijderen, in het bijzondere in de nauwe doorgangen en de sproeiers van de vergasser. Bij een volle benzinetank de aanbevolen hoeveelheid benzinestabilisator toevoegen, vervolgens de motor 10 minuten laten draaien opdat de gestabiliseerde benzine in het volledige systeem zou doorlopen. Zo belet men dat de achterblijvende benzine tot vernis zou oxideren.

De olie vervangen.

Nu de motor warm is en de stabilisator gecirculeerd heeft is het moment aangekomen om de olie te verversen. De achterblijvende benzineresten en de storende resten in het oliecarter kunnen immers bij een langdurige stilstand oxideren. Het vervangen van de olie en van de oliefilter belet dat de verbrandingsresten uw motor beschadigen. Daarenboven zult u voor de eerste lenterit onmiddellijk over verse olie in de motor beschikken. Gebruik steeds de aanbevolen kwaliteitsolie. Laat de motor vervolgens enkele minuten draaien om de verse olie te verspreiden.

De batterij voorbereiden.

Het is niet nodig de batterij te verwijderen. Om de levensduur van de batterij te verlengen zou deze onder constante spanning moeten bewaard worden. Gebruik een aangepaste lader om overlading te vermijden. Zo blijft de batterij zorgeloos geladen. Er zijn ook goedkope batterijladers op de markt, maar opgepast : deze slaan niet automatisch uit, wat problemen van oververhitting kan veroorzaken, meer nog, als de contacten elkaar onvoorzien raken ontstaan er sterke vonken die brand kunnen veroorzaken. Sommige "slimme" laders beginnen automatisch te laden als de gedetecteerde spanning onder de normale waarde zakt. Zodoende is de batterij nooit ontladen, wat de levensduur ervan ten goede komt.

Het is streng afgeraden, een lader te gebruiken, die voor auto's voorzien is, want deze laatsten zijn veel te krachtig.

Opgepast : bij het uitbouwen van de batterij, steeds eerst de negatieve (zwarte) pool loskoppelen, daarna de positieve (rood). Bij het terug inbouwen, eerst de + kabel (rood), daarna de – kabel (zwart) aansluiten.

Reinigen en insmeren.

De motor moet eerst aan de buitenkant grondig gereinigd worden, om elk spoor van zout, vogelpoep en andere materies die de carrosserie zouden kunnen aantasten te verwijderen. Vanzelfsprekend moet de motor goed droog zijn voor dat ze binnen gehaald wordt, en vooral voor dat er een bache op wordt gelegd.

Het chroom en de metalen delen worden vervolgens ingesmeerd met een dunne laag olie of speciaal product.

Ook de ketting wordt gesmeerd.

Daarna wordt de motor op de centrale kruk op een harde en horizontale ondergrond geplaatst, opdat ze niet zou onvervallen.

Het stuur wordt zo ver mogelijk naar links gedraaid, vergrendeld, en de contactsleutel wordt uitgetrokken.

Zelfs binnen gestald, zou de motor overdekt moeten worden. Gebruik een "ademend" deken of laken en zeker geen plastieken bache waar het vocht onder blijft en zo de metalen delen kan beschadigen. Indien de motor in een schuur gestald wordt, bedek de uitlaat en de luchtinvoer van de motor om te beletten dat ongedierte er zijn nest in maakt om te overwinteren. De lucht toevoeren en de uitlaten van de geluidsdempers mogen ook dichtgestopt worden.

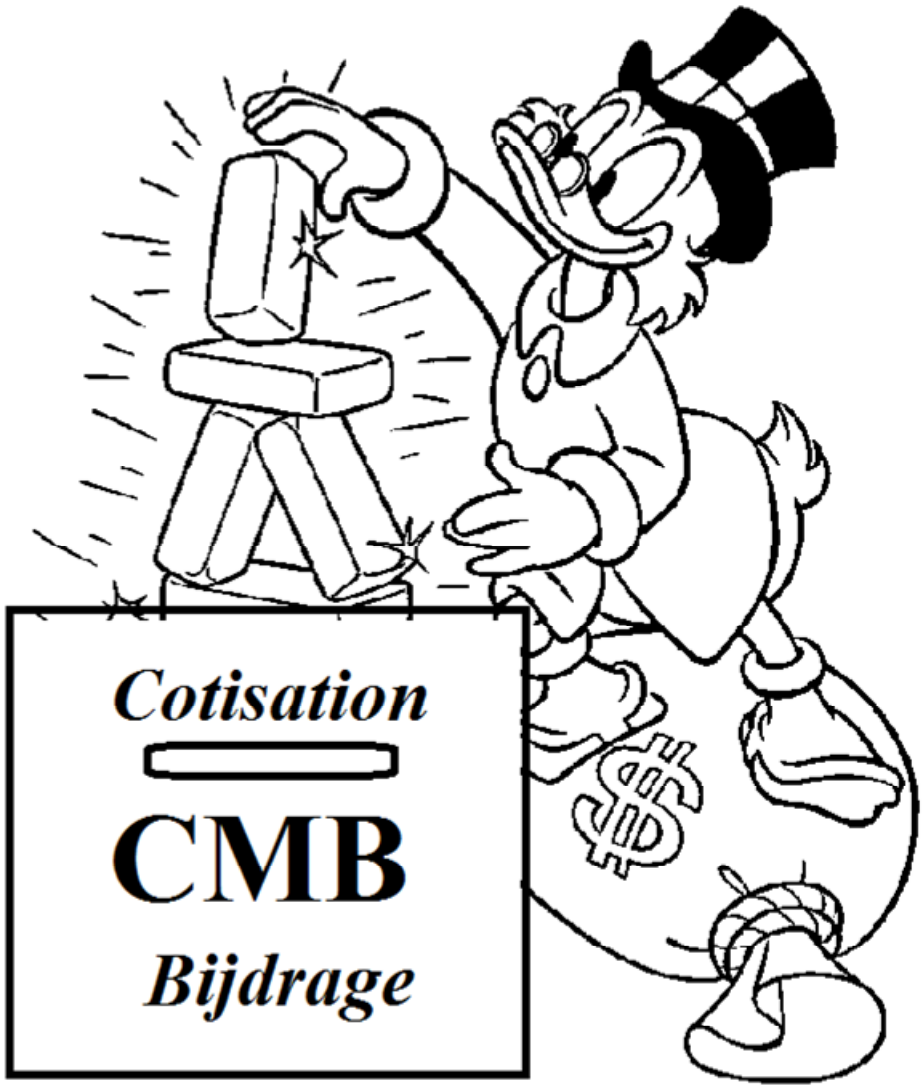
De banden nakijken.

Kijk de banden na op slijtage, barstjes, nagels en vijzen, indien nodig, herstel of vervang ze. Kijk ook de druk van de banden na. Indien mogelijk, verhoog uw motor opdat de twee banden de grond niet zouden raken. Dit is bijzonder belangrijk als het vriest. Goed zien dat de motor geblokkeerd is. Een motorkrik is niet geschikt om de hele winter onder de motor te staan. Als de motor op de centrale kruk staat, een stuk schuimrubber onder de banden leggen omdat ze niet zouden vervormen. Indien mogelijk, vermijdt dat de banden de grond raken : een houten plankje eronder leggen, een atelier-kruk gebruiken.

Nota bene.

Indien u tijdens het grondig reinigen van uw motor een en ander probleem ontdekt heeft, zoals een olielek, een vervuilde luchtfilter, beschadigde kabels, versleten remplaatjes etc… maak een lijst van deze karweitjes en gebruik de lange wintermaanden om de nodige herstellingen te doen. De winterse opbergperiode zaal misschien niet lang genoeg duren om al de uigestelde werkjes uit te voeren.

Avez-vous déjà apporté votre pierre à l'édifice ?

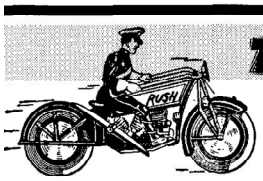


Heb jij je steentje al bijgedragen ?

25 €

Sur le compte du / Op rekening van CMB

IBAN: BE89 0013 1986 8185



ZOEKERTJES • ANNONCES

TE KOOP A VENDRE

Diverses pièces Saroléa : cadre, vilebrequin et divers.
Moteur Royal Enfield.
Tel. 02.660.59.68
Gsm. 0477.310.802

Gillet Superconfort 250cc 2T de 1947
Tel. 0477/393600 de préférence l'après-midi

BSA 500 Modèle M 20 militaire de 1939,
civilisée et inscrite en 1959.
Dirk Praet
Tel: 0476. 60.29.44

KAWAZAKI 650 Z bouwjaar1978
Voor opmaak of onderdelen
Prijs +/- 1000€
Voorvork compleet voor Honda Magna 750 cc
Prijs 200 €
Tel. 0472.292.415 vragen naar Luc

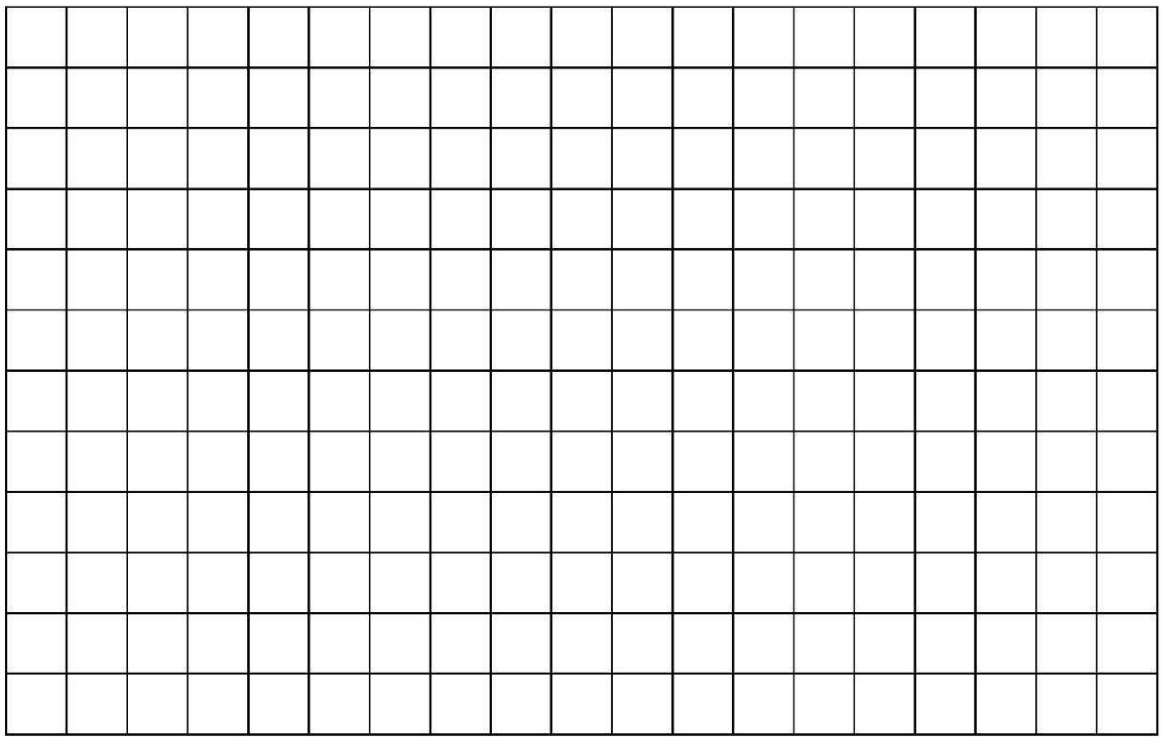
GEZOCHT RECHERCHE

Cherche anciennes courroies plates pour entraînement
de poulies en bois.
Tel. 071.43.96.29
Gsm 0472.28.59.43

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/Verzetsstraat 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 aankondigingen worden steeds in het eerstvolgende nummer gepubliceerd.

A G E N D A

RUILBEURZEN - BOURSES

26/01/2014	Bric&Brac Moto en onderdelen OC 't Zonnerad Tresorierstraat,5 8980Zonnebeke	www.groenegifkikkers.be Tel. 0486.68.52.10
8-9/02/2014	Moto Retro Wieze	www.motoretrowieze.be
22/02/2014	Ruilbeurs Early Riders Lindenstraat, 10 te 2970 Schilde	www.earlyriders.be Tel. 0477.27.73.72
15- 16/02/2014	Oldtimerbeurs auto-moto 't Echappementje Fabriekspand ROESELARE	Mail : techappementje@euphonynet.be Tel. 051.72.55.81 Gsm 0473.96.24.86
08/06/2014	Les Amis du 50 cc Balade et bourse LOUPOIGNE Terrain de football J.C. Flament Av. du Parc, 1 à 1471 Loupoigne	Lesamisdu50cc@skynet.be Tel. 0473.75.05.27 Tel. 0486.60.06.67
22/06/2014	Oldtimer Brommerbeurs Zaal Den Donk Kapelweg, 52 TURNHOUT-Zevendonk	oldtimer_brommerbeurs@hotmail.com Tel. 014.65.92.65 Tel. 0474.597.758
13/09/2014	Oldtimer Motorbeurs Parochiezaal Sint Jan Denefstraat, 15 te 2275 GIERLE	dirk.eelen@gmail.com Tel. 03.311.75.26

TREFFENS - CONCENTRATIONS

01/06/2014	't Zelemse oldtimertreffen Club 't visplatinéeke	t.zelemse.oldtimertreffen@gmail.com
08/06/2014	Les Amis du 50 cc Balade et bourse LOUPOIGNE Terrain de football J.C. Flament Av. du Parc, 1 à 1471 Loupoigne	Lesamisdu50cc@skynet.be Tel. 0473.75.05.27 Tel. 0486.60.06.67
14/09/2014	International classical transport meeting Blauwbuik toerrit EKSAARDE	oldtimerke @gmail.com Tel. 0477.21.79.85
21/09/2014	Oldtimerrit GULLEGEM	6volt@hotmail.be http://www.oldtimerrit.blogspot.be/

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

8-9/02/2014	Moto Retro Wieze Thema: Caféracers	www.motoretrowieze.be

COMPETITION CROSS TRIAL CIRCUIT

23- 24/08/2014	Belgian Classic TT GEDINNE	www.crmb.be Tel. 0486.91.22.00

RACING INFO :
CRMB Classic Racing Motorcycles Belgium
www.crmb.be
info@crmb.be
Tel. +32/(0)486/912200

Tout sur le TRIAL PRE-65 et bi-amortos
Alles over TRIAL PRE-65 en Twin-shocks :
http://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 apporteriez à votre moto, après lecture des conseils et articles parus dans le journal.

AGENDA EN ZOEKERTJES - AGENDA ET ANNONCES

Jacques Bastiaens, Verzetsstraat / 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 3ème vendredi du mois:
  Sportcentrum van Defensie – Hertswegestraat, 61 – 3080 Duisburg.

In samenwerking met

En collaboration avec

SPECIALISTES DE MARQUES
MERKEN SPECIALISTEN

AERMACCHI-HD	Rik Van Eycken e-mail: rikvaneycken@telenet.be	
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	Manu Mommens Sasweg 3, 1820 Perk e-mail: emmanuel.mommens@telenet.be	GSM: 0477/43.55.02
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/vélomoteurs**	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 Liersestwg 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 !