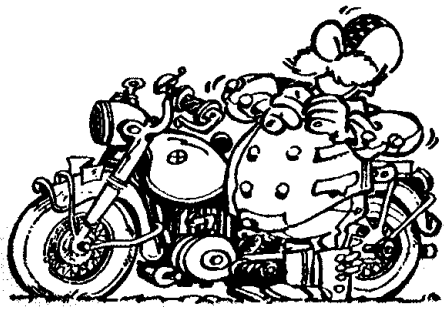
VZW CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM ASBL
v.u. Verzetsstraat/Rue de la Résistance 28 e.r.
1090 Jette
****
Maandelijks tijdschrift - Revue mensuelle.
Septembre/September 2014
****
Numéro **338** ste nummer
Verzending -expédition : Postkantoor Libramont
Jumelé avec / Verbroederd met: VMCC South Wales, AMCA Europe
Affilié à / Aangesloten bij: FBVA-BFOV



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 de la Rédaction.

Causerie de ceci, cela et autres choses.

Très chers ami(e)s,

Les membres du CMB ont ceci de commun avec les écoliers, ils s'égaillent un peu partout pendant la période des vacances… et ne semblent pas très concernés par la rentrée.

La sortie *moules* du 5 septembre à Philippine a réuni 14 membres enthousiastes pour une agréable excursion de fin de vacances.

Il n'en fut pas de même 2 jours plus tard lors de la bourse d'échanges du CMB au Centre Sportif de la Défense. Les participants étaient attendus à partir de 9 h, heure à laquelle le parking était encore désert. Vers 9h45, le nombre d'exposants avait déjà triplé, pour se stabiliser finalement à QUATRE : Jacques, Alfons, Jean-Pierre et Patrick. Il y avait du soleil, quelques clients et une bonne ambiance entre copains. Nous remercions particulièrement pour leur visite de courtoisie et d'encouragement Yves Demanet (organisateur de Wieze) et Guillaume Hals (Vespa Club Bruxelles). C'est vrai qu'il y avait ce jour-là des tas de choses à faire dans la région (kermesse et brocante de Tervueren, Gordel Festival, …) et ailleurs (corvée bois et obligations familiales diverses). Nous regrettons particulièrement que la plupart des membres habitant dans les environs n'ont même pas pris le temps de venir nous serrer la main et ainsi soutenir un peu les personnes de bonne volonté qui donnent leur temps et leur énergie pour insuffler un peu de vitalité dans ce Club qui est aussi le votre.

Pour ceux que les affaires intéressent, nous serons présents à Wieze, ainsi que Francis Maréchal, qui mettra en vente le reliquat de la succession motocycliste de feu Emile Materne.

Oserions-nous espérer vous y rencontrer?

La Rédaction.

Sfeerbeelden van de beurs…

L'ambiance à la bourse…

9h : Solitude – Eenzaamheid.

12 h : Camaraderie – Vriendschap.

16h : Bilan – Balans.

Het woordje van de Redactie.

Van ditjes, datjes en andere zaken.

Beste vrienden, Beste vriendinnen,

De CMB-leden zijn een beetje zoals de scholieren : men vindt ze een beetje overal tijdens de vakantieperiode…en ze blijken het moeilijk te hebben als het normale leven terug op gang komt.

De mosselenrit naar Philippine op 5 september werd met veertien enthousiaste deelnemers een gezellige nazomerse uitstap.

Twee dagen later, op de CMB beurs van 7 september in het Sportcentrum van Defensie was de sfeer heel anders. De deelnemers waren vanaf 9 uur verwacht. Toen was de parking nog koud, leeg en mistig. Rond 9.45 uur was het aantal exposanten al verdrievoudigd : toen waren ze al met drie, uiteindelijk werden het VIER : Jacques, Alfons, Jean-Pierre en Patrick. De zon kwam er door en blies ons de moed in. Er kwamen een paar kijklustigen. Onze kameraadschap hield ons warm. We zijn bijzonder dankbaar voor het vriendelijk en aanmoedigend bezoek van Yves Demanet (organisator Moto-Retro-Wieze) en Guillaume Hals (Vespa Club Brussel). We geven toe, er was op die dag veel te doen in de streek (kermis en rommelmarkt te Tervuren, Gordel Festival, …) et daarbuiten (familiale verplichtingen, hout binnendoen, …). Het spijt ons in het bijzonder dat de meeste leden die in de streek wonen niet eens de moeite gedaan hebben om ons te komen groeten en zodoende een beetje steun verlenen aan de mensen van goede wil die noch hun tijd noch hun energie sparen om deze Club, die ook de uwe is, een beetje leven in te blazen.

Voor wie het interesseert, we zullen in Wieze aanwezig zijn en Francis Maréchal zal het resterende deel van de moto-erfenis van wijlen Emile Materne te koop stellen.

Mogen we hopen jullie aldaar te kunnen ontmoeten?
De Redactie.

Le revêtement métallique des métaux.

Un article de D. Henri, paru dans Chronique moto,

Année 1989, N°s 11 et 12.

La richesse d'une moto en parties métalliques fait qu'hormis la selle et les pneus, tous les organes d'une moto sont concernés.

Le terme corrosion désigne l'ensemble des phénomènes naturels provoquant la destruction de toute matière solide.

Pour l'acier, la corrosion se traduit par la formation de rouille. Ce produit ne se forme qu'en présence d'oxygène et d'eau à température ordinaire. Les résidus de fabrication comme la calamine, qui est un oxyde formé à chaud lors de la fabrication de l'acier sont aussi néfastes.

Notons aussi que des assemblages mettant en présence des métaux différents (rivets, rondelles, etc.) sont susceptibles de former des oxydations.

Lorsque le climat est très sec et l'atmosphère exempte d'impuretés, il ne peut se produire de corrosion. Ceci explique pourquoi on retrouve parfois des machines parfaitement conservées dans certaines régions du globe, même après un abandon de plusieurs années.

La corrosion étant un phénomène essentiellement électrochimique, les méthodes de protection auront pour but de lutter contre celui-ci en isolant parfaitement l'acier du milieu extérieur, en polarisant le mécanisme électrochimique ou en renversant le courant dans la pile électrochimique.

Les revêtements métalliques.

Proposés autrefois comme moyens de décoration, ceux-ci trouvent leur place dans la lutte contre la corrosion.

Ces revêtements sont classés en deux grandes familles:

- ***Les dépôts nobles ou cathodiques.***

Le métal déposé (nickel, argent, étain, cuivre, plomb ou chrome), plus noble que l'acier, jouera toujours son rôle d'anode dans la pile de corrosion. Quand elle déclenchera, des critères tels que l'épaisseur et la faible porosité du dépôt retarderont la corrosion. Ceci explique pourquoi les produits ayant reçu une telle protection sont livrés protégés par un vernis pelable ou un film plastique.

- ***Les dépôts sacrificiels ou anodiques.***

Cette fois, l'acier est plus noble que le revêtement (zinc, cadmium) que sera anodique dans la pile du courant et la corrosion a lieu sur le revêtement d'ou le terme sacrificiel. Plus le revêtement sera épais, plus longue sera la protection. Les revêtements métalliques s'obtiennent soit par immersion rapide dans un bain de métal fondu, soit par électrodéposition d'un électrolyte aqueux, soit encore par métallisation (projection à l'air comprimé de gouttelettes de métal).

A. ***Le nickelage.***

Le nickel résiste très bien à la corrosion. Il se protège par la formation d'une pellicule quasi exempte de porosité. Il devient très résistant aux attaques de l'atmosphère, de l'eau et de bien des acides.

On procède le plus souvent par électrodéposition, soit directement sur l'acier, soit sur une sous-couche de cuivre qui facilite l'accrochage.

Le mat est le plus résistant, ce qui n'est pas à son avantage sur le plan esthétique.

B. ***Le cuivrage*.**

Le parachèvement par cuivrage est assez rare. Toutefois, le pouvoir nivelant, la brillance et la très grande facilité d'électrodéposition du cuivre en font une excellente sous-couche pour d'autres types de dépôts.

C. ***Le chromage*.**

Sans doute l'un des dépôts les plus employés en mécanique comme revêtement de décoration ou d'anticorrosion. C'est son aspect brillant, ne ternissant pas à l'air, qui l'a fait préférer au nickel dans les techniques auto et moto.

D. ***Le zingage*.**

Le dépôt de zinc est appelé zingage lorsqu'il est électrolytique et galvanisation lorsqu'il provient d'une immersion à chaud. Son principal avantage est d'offrir une protection anodique (jusqu'a corrosion complète du dépôt). On l'utilise souvent pour protéger visserie et petite quincaillerie. Il est très utilisé aussi sur les tôles et constitue une bonne préparation avant peinture.

E. ***Le cadmiage*.**

Il présente un bon pouvoir de pénétration. Le cadmium garde un aspect brillant plus longtemps et offre une protection décorative à la visserie.

L'oxydation anodique.

Cette méthode, appelée aussi anodisation, est un procédé électrolytique permettant de déposer sur une surface métallique un dépôt protecteur formé d'oxydes métalliques. Très utilisée sur l'aluminium et certains de ses alliages, elle a pour avantage de présenter un dépôt dur, compact et très adhérent pouvant être coloré par des pigments.

Applications à la moto.

Les puristes de la restauration auront à faire des recherches dans des manuels d'entretien, livres ou revues d'époque afin de retrouver le type de protection qu'a reçu leur machine ainsi que le mode d'application.

Les peintures ont toujours été présentées pour leur grande facilité d'utilisation, leurs qualités décoratives et leurs correctes protections.

Les revêtements métalliques ont protégé de nombreuses pièces, se succédant les uns aux autres au fil de la mode et de l'apparition des techniques.

Citons :

Le **zinc** pour la visserie, les rayons, certains carters de protection, les colliers de fixation.

Le **cadmium** pour la visserie décorative à cause de son aspect et des différents tons possibles.

Le **cuivre** comme très bonne sous-couche mais aussi en décoration.

Le **nickel** pour l'excellent revêtement qu'il propose, et longtemps utilisé aussi uniquement en décoration pour les petites pièces, manettes, tringlerie, sélecteurs, mais aussi réservoirs, garde boue.

Le **chrome** pour les mêmes utilisations que le nickel qu'il a peu à peu remplacé en décoration sur les motos. On le trouve aussi en protection des chemises de cylindres pour sa bonne résistance à l'usure.

Les **aciers inox** n'ont pas été cités car peu employés en moto, d'ailleurs ceux-ci sont des alliages comportant certains des produits précités.

Après la théorie, on vous emmène dans un atelier ou nous sont révélés les secrets des opérations qui transforment nos vieilles pièces en merveilles pour les yeux.

Si le restaurateur amateur trouve dans la moto beaucoup d'opérations à sa portée, le chromage est l'une de celles qu'il confie à un professionnel. Attitude d'autant plus frustrante qu'elle occupe l'une des parts les plus importantes de son budget restauration. Sachant que la durée d'immersion dans le bain électrolytique de chromage est de l'ordre de la minute et que cette seule opération ne représente qu'une faible part du prix du chromage, qu'est-ce qui justifie les tarifs demandés par les professionnels?

Préparation de la pièce.

Nous vous présentons la restauration d'un guidon de moto.

Cette préparation représente près de 75% du temps de travail et justifie le coût de l'opération. Le guidon était d'origine nickelé et chromé et ces deux couches sont bien sûr à éliminer.

Le **déchromage** peut être mécanique (abrasif, meule…), chimique (acide chlorhydrique) ou alors électrochimique en phase anodique, c'est-à-dire avec les polarités inversées par rapport au bain de dépôt. A la sortie du bain, on remarque facilement le changement de teinte du revêtement : il ne reste que la couche de nickel.

Pour le **dénickelage**, les procédés mécaniques et chimiques sont toujours possibles, mais le choix se porte sur la méthode électrochimique, plus pratique à cause de la complexité des formes des pièces à traiter. L'opération, plus longue que la précédente, se fait toujours en phase anodique, mais les bains diffèrent en fonction de la nature du support afin de ne pas attaquer celui-ci. Le cuivre, si cuivre il y a, s'élimine en même temps que le nickel.

L'ancien revêtement retiré, le guidon présente des piqûres dues à l'oxydation et même une partie bien rouillée. Tout ceci doit, bien sûr, disparaître.

On nous a parlé de polissage avant les bains, nous étions loin de nous imaginer la qualité de polissage nécessaire. En effet, une fois cette opération terminée, l'état de surface du guidon équivaut à celui d'une pièce chromée, tant pour son brillant que par son aspect lisse et fini. Bien sûr, un tel résultat nécessite un outillage adéquat et un polissage correct du guidon demande plus de vingt minutes.

Le polissage commence par un brossage énergique sur un touret à brosse métallique tournante afin d'éliminer toute trace d'oxydation.

Le polissage commence réellement par un dégrossissage sur le touret à bande abrasive. Les abrasifs les plus courants pour ce dégrossissage à la bande sont l'émeri, le quartz et le corindon synthétique.

Les grains utilisés sont 80, 120, 240 et 400. La pièce est polie en croisant les sens de polissage à chaque changement d'abrasif afin d'effacer le sillon créé par la passe précédente.

Le polissage continue par un brossage afin d'éliminer les traits laissés par le bufflage et pour donner à la surface un fini satiné. On utilise un disque composé de cordes de sisal. On amorce le disque avec une pâte abrasive. La dernière opération du polissage s'appelle avivage et est effectuée sur un disque en tissu très doux amorcé à l'aide de pâte plus fine. A titre indicatif, ces pâtes correspondent à des grains de bande d'environs 1200.

L'avivage peut être utilisé aussi après nickelage ou après chromage pour parfaire l'état de surface.

Le guidon n'est toujours pas prêt à recevoir ses revêtements : il faut encore le dégraisser. De cette opération dépend l'accrochage du dépôt. Le dégraissage chimique à l'essence F ou au trichloréthylène effectue 90% du travail, mais un dégraissage électrolytique dans un bain de dérivé de la soude est indispensable pour enlever les 10% restants. Il existe peu de moyens pour contrôler la réelle qualité du dégraissage, or, s'il se révélait imparfait, le revêtement pourrait s'écailler.

Chacune des opérations suivantes sera précédée d'un triple rinçage : eau, puis eau + acide à 10%, puis eau, afin de laver la pièce et de ne pas souiller le bain suivant.

Le cuivrage mince ou en sous-couche est apprécié pour son pouvoir nivelant et sa protection face à la corrosion, grâce à sa faible porosité.

Après rinçage, la pièce est plongée dans le bain de nickelage. L'électrolyte le plus courant est de sulfate de nickel auquel on ajoute un brillanteur primaire sans lequel le revêtement obtenu serait mat et nécessiterait un avivage. Après rinçage, pour certaines pièces, l'opération peut s'arrêter ici, si seul le nickelage est souhaité.

Il semble préférable de terminer par un chromage, d'autant que opération à ce stade est très rapide et apporte une protection mécanique bien supérieure à un nickelage trop brillant.

Le chromage dur, qui présente une très bonne résistance mécanique (tube de fourche, chemise), est une protection supérieure face à la corrosion, il utilise des bains semblables à ceux du chrome décoratif. Les seules différences proviennent de la température du bain et de l'intensité du courant.

Note de la Rédaction :

Un grand merci à notre ami Alfons De Borger, qui nous a transmis cet article et qui en a effectué la traduction en Néerlandais.

Nota van de Redactie :

Met dank aan onze vriend Alfons de Borger, die ons dit artikel bezorgde en het in het Nederlands vertaalde.

De metallische afwerking van metalen.

De veelheid aan metalen delen van motoren, buiten het zadel en de banden, maakt dat alle delen in aanmerking komen. De term corrosie slaat op alle natuurlijke fenomenen die de metalen delen aantasten.

Voor ijzer vertaalt corrosie zich onder de vorm van roest, deze vormt zich enkel in aanwezigheid van zuurstof en water op normale temperatuur. De overblijfselen van de staalfabricatie, koolaanslag, heeft ook een negatieve invloed.

We vermelden ook dat een assemblage van verschillende metalen, rondsels, klinknagels..., dikwijls tot oxidatie leiden.

Wanneer het klimaat droog en zuiver is treed er geen oxidatie of roest op, het gebeurt dan ook geregeld dat voertuigen die lange tijd stilstaan in zuiderse contreien niet of amper beschadigd zijn.

Aangezien corrosie hoofdzakelijk een elektrochemisch fenomeen is zijn de beschermmethodes erop gericht de metalen van de buitenlucht af te schermen door het polariseren van het elektrochemisch proces of het ompolen van de stroom in de elektrochemische batterij.

De metallische afwerkingen.

Vroeger aangeboden als decoratieve afwerking, vinden zij een goede toepassing als bestrijding van corrosie. Deze afwerkingen worden in 2 categorieën verdeeld:

- **De nobele of catodische afwerkingen.**

Het aangebrachte metaal (nikkel, zilver, tin, koper, lood of chroom) is nobeler dan staal en zal dus steeds anode zijn in de corrosiebatterij. Als de corrosie start zijn het criteria als dikte en poreusheid van de laag die de snelheid van de corrosie bepalen. Dit verklaard waarom afgewerkte stukken soms afgeleverd worden met een afpelbare laag of plastic film.

- **De offerlaag of anodische laag.**

Dit keer is het ijzer nobeler dan de beschermlaag (zink, cadmium), ijzer is hier de anode in de batterij die corrosie veroorzaakt, corrosie treed dus op in de aangebrachte laag, vanwaar de term: offerlaag. Hoe dikker de aangebrachte laag, hoe langer de bescherming.

De metallische beschermlaag wordt aangebracht door een korte onderdompeling in een bad van gesmolten metaal, door een vloeibare elektroneerslag of door metallisatie (projectie van gesmolten metalen deeltjes door perslucht)

A. De vernikkeling.

Nikkel weerstaat zeer goed aan corrosie. Nikkel beschermt zich door de vorming van een quasi poreus vrije laag. Nikkel is zeer resistent tegen de atmosfeer, water en vele zuren. Meestal wordt nikkel via elektrolyse aangebracht, hetzij direct op het ijzer, hetzij op een tussenlaag van koper die de hechting verbeterd. Een matte nikkellaag is resistenter maar deze is dan weer minder esthetisch dan de blinkende.

B. De koperlaag.

Een afwerking met koper komt zelden voor. Het uitvlakkend vermogen van koper, zijn glans en de goede eigenschappen voor elektrolyse maken het de perfecte tussenlaag voor de eindlaag.

C. Het chromeren.

Allicht de meest gebruikte eindlaag in mechanica voor decoratie of antioxidatie. Zijn glans en weerstand tegen atmosferische inwerking hebben ervoor gezorgd dat chroom de voorkeur geniet tegenover nikkel in de afwerking van onderdelen in auto's en motoren.

D. De verzinking.

Het aanbrengen van zink via elektrolyse heet verzinken, wordt het aangebracht via onderdompeling in een heet bad dan spreekt men van galvaniseren. Het beste gebruik van zink is het aanbrengen van een anodische laag (tot complete oxidatie van de laag) Verzinking wordt veel toegepast voor het beschermen van bouten, moeren en kleine onderdelen. Verzinking wordt ook veel toegepast op plaatwerk waar her een prima onderlaag is voor de verflaag.

E. De cadmiëring.

Cadmium dringt zeer goed in. Cadmium blijft lang blinken en is een goede bescherming voor bouten en moeren.

Anodisering.

Deze methode is een elektrolytisch proces waarbij, op een metalen ondergrond, een beschermende metaaloxyde wordt aangebracht. Dit wordt veel op aluminium en zijn legeringen toegepast. Hierdoor ontstaat een harde, compacte en zeer aanhechtende laag die eventueel met pigmenten kan gekleurd worden.

Toepassing op motoren.

De puristen van de restauratie hebben het nodige opzoekingswerk te verrichten teneinde de afwerking en methode terug te vinden in onderhoudsboeken of oude tijdschriften die toen op hun motoren werden aangebracht.

Verven werden steeds aangeboden vanwege hun gebruiksgemak, decoratieve waarde en goede bescherming.

Afwerkingen op metaalbasis hebben vele delen beschermd. De methodes volgden mekaar op in functie van de mode en de technische ontwikkelingen.

Een kleine opsomming:

Zink voor het bevestigingsmateriaal, de spaken, sommige carters, klemmen.

Cadmium voor decoratief bevestigingsmateriaal vanwege de presentatie en de mogelijke tinten.

Koper als onderlaag maar ook als eindlaag.

Nikkel vanwege zijn prima afwerking en ook lang gebruikt voor de afwerking van handvatten, stangen en schakelaars maar ook tanks, spatborden.

Chroom heeft dezelfde toepassingen als nikkel, langzaamaan heeft chroom nikkel vervangen bij toepassing op motoren. Chroom wordt ook toegepast op cilinderwanden wegens zijn goede resistentie tegen slijtage.

Inox vermelden we niet omdat het zelden wordt toegepast op motoren, inox is trouwens samengesteld uit componenten die besproken werden.

Na de theorie nemen we u mee naar een werkplaats waar de geheimen worden blootgelegd die onze onderdelen omtoveren tot juweeltjes voor de ogen.

Als de amateur restaurateur vele zaken zelf kan uitvoeren is daarentegen de chromering een zaak die hij meestal aan een professioneel toevertrouwd. Extra frustrerend vanwege het feit dat deze operatie ook dikwijls de duurste post uit de restauratie is. Wetende dat de onderdompeling in het elektrolytisch bad maar een minuut duurt en dat dit maar een klein deel van de prijs uitmaakt, wat bepaald dan de prijs die de chromeur vraagt?

Voorbereiding van het onderdeel.

We bespreken de restauratie van een stuur van een motor.

Deze voorbereiding neemt ongeveer 75% van de werktijd in beslag en bepaald dus de kostprijs. Origineel was het stuur vernikkeld en verchroomd. Deze 2 lagen moeten dus verwijderd worden. Het **ontchromen** kan mechanisch gebeuren (schuurmiddel, slijpschijf…), chemisch (zoutzuur) of elektrochemisch op anodische manier, dit wil zeggen met omgekeerde polariteit in vergelijking met het chroombad. Als we het stuur uit het bad halen merken we duidelijk het verschil in kleur. Er blijft enkel de nikkellaag.

Voor het **ontnikkelen** blijven zowel de mechanische als de chemische methode mogelijk, er wordt echter voor de elektrochemische manier gekozen vanwege de complexiteit van de vormen van de onderdelen. Deze operatie, ze duurt langer dan de vorige, wordt nog steeds op anodische wijze uitgevoerd eventueel in een ander bad in functie van het basismateriaal teneinde dit niet op te lossen. Koper, mocht dit aanwezig zijn, wordt samen met het nikkel opgelost.

Eens de oude lagen verwijderd merken we oxydatieplekken en roest, dit moet uiteraard verwijderd worden. Voor het chromeren moeten de stukken gepolierd worden, we zijn verbaasd van de hoge kwaliteit die van deze bewerking vereist wordt. Eens deze operatie beëindigd staan we versteld van het oppervlak van het stuur, het blinkt als was het verchroomd, zo glanzend en glad is het. Uiteraard is dit enkel met aangepast gereedschap mogelijk. Een stuur polijsten vraagt meer dan 20 minuten. Het polijsten begint met het borstelen met een draaiende metalen borstel teneinde de roest te verwijderen. Het echte polijsten begint aan de band met schuurlinnen. De meest gebruikte schuurmiddelen zijn: amaril, kwarts en korund. De gebruikte korrelgroottes zijn: 80, 120, 240 en 400. Tijdens het polijsten wordt bij elke verandering van korrelgrootte ook de polijstrichting veranderd teneinde de groeven van de vorige polijsting te verwijderen. De polijsting wordt vervolgd met een borsteling van de onderdelen teneinde de sporen van het afslijpen te verwijderen en de onderdelen een satijnglans te geven. Er wordt daartoe een borstel met sisalkoord

gebruikt en een polierpasta. De laatste behandeling gebeurd met een stoffen schijf en ultrafijne pasta, deze pasta is te vergelijken met een korrelgrootte van 1200. Deze afwerking kan ook toegepast worden na vernikkeling of chromage om het oppervlak nog helderder te maken.

Het stuur is nog steeds niet klaar om vernikkeld of verchroomd te worden: het moet ontvet worden. Van deze behandeling hangt de hechting van de decoratieve laag af. De chemische reiniging met wasbenzine of trichloorethyleen is goed voor 90% van het werk en een elektrolytische ontvetting in een sodaderivaat verwijderd de resterende 10%. Er zijn weinig mogelijkheden om de goede ontvetting te controleren, is deze onvoldoende dan kan de eindlaag afschilferen. Al de volgende behandelingen worden voorafgegaan door een trippele reiniging: water, water en 10% zuur en terug water teneinde het volgende bad niet te bevuilen.

Een dunne koperlaag als afwerking of als onderlaag wordt gewaardeerd voor zijn nivellerend vermogen en zijn weerstand tegen corrosie dankzij zijn lage poreusheid. Na reiniging wordt het stuk in een nikkelbad gedompeld. Het meest gebruikte elektrolyt is nikkelsulfaat met toevoeging van een product dat een blinkend resultaat geeft, zonder dit product zou het resultaat mat zijn en een nabehandeling vereisen. Na reiniging kan de behandeling hier eindigen als vernikkeling voldoende is. De meerkost voor het aanbrengen van een chroomlaag is echter miniem en is een sterkere bescherming dan nikkel.

Het hardchroom is een zeer harde mechanische bescherming (vorkbenen, cilinderwanden) en de beste bescherming tegen corrosie. Hiervoor worden dezelfde baden gebruikt als voor het decoratieve chroom, al wat veranderd is de temperatuur van het bad en de grootte van de elektrische stroom.

Artikel van D. Henri, in Chronique moto, 1989, N^{rs} 11 en 12, vertaald door Alfons De Borger.

Mosselrit 5 september.

Eerst Gunter opladen in Zemst.
Deze pechvogel is na 2 jaar nog steeds herstellend van een motorongeval.
Na 2 jaar heb je wel zin in een motorrit en dan heb je je vrienden die voor een sidecarrit zorgen.
Met 30 minuten vertraging vertrekken we aan het Atomium in een perfect motorweer om 2 uur later aan te komen in Philippine, geen autostrade natuurlijk.
Met 14 aan tafel voor lekkere mosselen-friet, enkele andersgezinden niet te na gesproken.
Daarna mogen we nog een kijkje nemen op de verzameling motoren.
Het is ondertussen 15u geworden en word gekozen voor de terugkeer, liever dan het tochtje door de Antwerpse haven dat ik gepland had.
Dat houd ik dan voor een volgende gelegenheid.

Alfons.

Restaurant De Oude Haven in Philippine.

Sortie moules 5 septembre.

En premier lieu, aller chercher Gunter à Zemst. Après deux ans, ce motard malchanceux n'est pas encore complètement remis d'un accident de moto. Et après deux ans, l'envie d'une balade en moto se fait bien sentir, alors ce sont les copains qui s'organisent et arrangent une sortie en sidecar.

Nous quittons l'Atomium avec une trentaine de minutes de retard. Le temps est idéal, et 2 heures plus tard, nous arrivons à Philippine, en ayant bien entendu évité les autoroutes.

Nous nous retrouvons à 14 à table pour un excellent moules-frites, ou un autre plat pour les quelques rares allergiques aux mollusques. Ensuite, le patron nous offre le privilège d'aller admirer sa collection de motos.

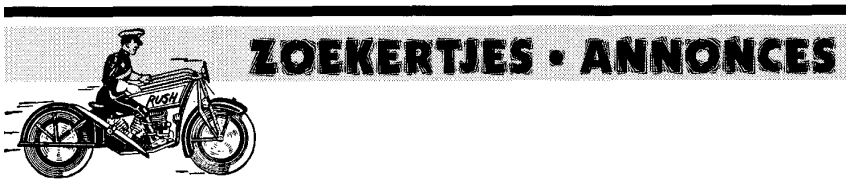
Entretemps, il est déjà 15 heures et nous décidons de rentrer, plutôt que d'aller, comme je l'avais prévu, faire un tour dans le port d'Anvers. Ce sera pour une prochaine occasion.

Alfons.

Départ au pied de l'Atomium.

Arrivée à Philippine.

Frans (de dos) montrant sa collection.



TE KOOP A VENDRE

Diverses pièces Saroléa : cadres, vilebrequins, cylindres,
têtes de cylindre, pistons, et différentes petites pièces de moteur (pignons, chaînes, etc…).
Diverse wisselstukken voor Saroléa Estafette 400 cc : raam, krukas, cilinders, zuigers, koppakkingen, tandwieltjes, …

Moteur Royal Enfield.

Ces pièces, ainsi que d'autres, seront visibles à la bourse de Wieze.
Dit alles zal op de beurs van Wieze te zien zijn.

Tel. 02.660.59.68
Gsm. 0477.310.802

GEZOCHT RECHERCHE

Un membre de notre club cherche toute information concernant cette moto miniature dont le moteur serait semblable à ceux montés sur les véhicules de karting.

e-mail :
wft@skynet.be
Tel : 02.779.94.48
Gsm : 0474.21.44.11

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.

Veteranentreffen Oostende VZW

Zondag, 21 september 2014

38ste Int. Veteranentreffen

Wapenplein te Oostende

www.veteranentreffenoostende.be

Motoren toegelaten tot bouwjaar 1975

Tentoonstelling vanaf 9 h. START om 11 h.

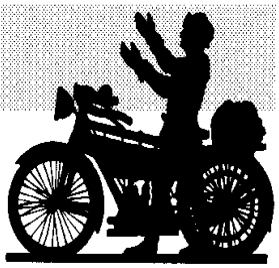
Met stops : *om ± 12.15 h : LUNCH*
om ± 15.00h : 2e STOP
om ± 16.30 h Ontvangst Oudenburg.

Aankomst en prijsuitreiking *: ± 17.30 h*

Inlichtingen : Veteranentreffen Oostende VZW
info@veteranentreffenoostende.be

V.U. Ann Vanhoutte, Brouwerijstraat 65, 9880 Aalter , T.09/375 15 60

A G E N D A



RUILBEURZEN - BOURSES

13/09/2014	Oldtimer Motorbeurs Parochiezaal Sint Jan 2275 GIERLE Denefstraat, 15	dirk.eelen@gmail.com Tel. 03.311.75.26
20- 21/09/2014	Moto Retro WIEZE Thema : sidecars	www.motoretrowieze
04- 05/10/2014	Malmedy Expo Oldtimer Bourse Auto-moto -tracteur	e-mail : oldtimerdejardin@hotmail.com Tel./fax : 080.33.91.45
05/10/2014	Retrobeurs WACHTEBEKE Jules Persijnplein	Tel. 054.50.14.46
19/10/2014	Motoretro FLEMALLE Ecole l'Envol Rue du Herdier 6 4400 Flemalle	www.motoretro.be Tel. 0473.40.97.97
26/10/2014	Moto retro LEUVEN Brabanthal	Tel. 0475.58.08.87
01- 02/11/2014	Beurs + Expo Militaire moto's Fabriekspand Veldstraat 59 ROESELARE	www.veteraanmotorenhoutland.be
08- 09/11/2014	Ruilbeurs OMC HERSELT 2230 Blauberg - Herselt	Tel. 0499.67.30.44
15/11/2014	LOMC beurs (pre-1965) Don Boscostraat 6 Houthalen Helchteren	www.LOMC.be Tel. 0475 24 79 94
22/11/2014	Oldtimerbeurs BroMo Kreidler - Zündapp Voetbalterrein Hoogton 5 2260 Westerlo	info@marcomartinez.be
07/12/2014	AARSCHOT Retro Moto Beurs Stadsfeestzaal Demervallei 14	www.retromotoaarschot.be Tel. 015.22.55.84
13/12/2014	Oldtimerbeurs RANST Domein Moervelden	www.vetfrakken.be
	Elke 2e zondag van de maand van 10u tot 12u Kofferbakverkoop “In de Fortuin” gemeenteplein Kontich.	www.reKup.net/link/AMC-Contich

TREFFENS - CONCENTRATIONS

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/
21/09/2014	Veteranentreffen pre-1975 OOSTENDE Wapenplein	www.veteranentreffenoostende.be
28/09/2014	Beervelde : moto- en brommerrit Gentsche Retrowielen	www.gentscheretrowielen.be moto@gentscheretrowielen.be 0473.73.28.32
28/09/2014	Rallye Vespa Club Bruxelles	info@vespaclubbruxelles.be

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

20-21/09/2014	Moto Retro WIEZE Thema : sidecars	www.motoretrowieze
01-02/11/2014	Beurs + Expo Militaire moto's Fabriekspand Veldstraat 59 ROESELARE	www.veteraanmotorenhoutland.be

COMPETITION CROSS TRIAL CIRCUIT

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 of E-mail doorgegeven.
Zoekertjes en informatie voor onze kalender wordt liefst tweetalig opgestuurd.
Les annonces sont à transmettre par lettre ou E-mail.
Les annonces et les informations pour le calendrier sont à envoyer de préférence dans les deux langues.

VERGADERINGEN - REUNIONS

U wordt vriendelijk uitgenodigd op onze maandelijkse vergaderingen (20 uur)
Vous êtes cordialement invités à nos réunions mensuelles (à 20 heures)

Elke eerste vrijdag van de maand / le 1er vendredi du mois:
Café Le Maes - Rue Léopold Premier, 4 - 1020 Laeken

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 !