

vzw CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM ASBL

v.u. Verzetstraat/Rue de la Résistance 28 e.r.

1090 Jette

Maandelijks tijdschrift - Revue mensuelle.

Octobre/Oktober 2014

Numéro **339^{ste}** nummer

Verzending -expédition : Postkantoor Libramont

Jumelé avec

Affilié à

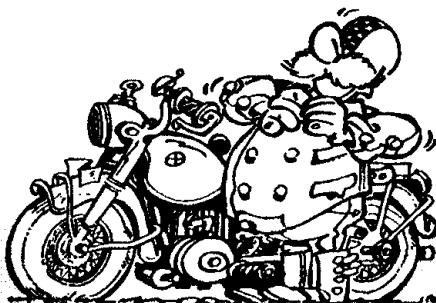
Verbroederd met

Aangesloten bij

VMCC South Wales

FBVA-BFOV

AMCA Europe



*Les as du sidecar réunis à Motoretrowieze.
Debout : Georges Rozez et Yves Van Heers.
Assis : Jean-Marie-Stas et Auguste Goffin.*

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 **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,

De retour du Sud-Ouest de la France, je reprends contact avec les membres du Comité et je vais de surprise en surprise : Tervuren : seuls quelques membres avaient pris la peine de venir serrer la main et encourager les (rares) "marchands". Si je dois en conclure que cela n'intéresse pas beaucoup de monde, je suggère d'arrêter les frais. *Ite missa est.* La messe est dite. Je l'ai déjà écrit et répété : un club est comme une auberge espagnole : il faut donner pour recevoir. Nos réunions mensuelles à Duisburg en prendront aussi un coup. Nous n'y voyons pas de membres des régions limitrophes, dommage pour tous... alors se pose la question : Duisburg, on continue? Pas pour moi. J'aime alors autant retourner au Laeken et y voir tout le monde. Nous continuerons à nous rendre à Duisburg pour notre Assemblée Générale et pour d'éventuels rallyes et/ou concentrations.

Wieze 2014 : peu de monde là aussi pour venir saluer les membres qui tentaient d'y vendre les motos du défunt Emile Materne. Qu'est-ce-qui démotive nos membres? La météo? Le dimanche sans voitures? Le rallye d'Ostende? Ou alors, pire, un désintérêt pour la moto ancienne? Un budget un peu faiblard? Peut-être l'âge et son cortège de petites et grosses misères? C'est vrai, chez nous comme ailleurs, l'âge des membres est au-dessus des 55/60 ans, il y a plus de pensionnés que d'actifs. Notre club a besoin de sang neuf. Allons le chercher parmi les possesseurs de motos de 25 ans et plus, de toutes origines. Nos frais sont en constante augmentation...

Je vous souhaite une agréable arrière-saison. Roulez prudents.

Paul Saint-Mard,

Président.

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

Beste vrienden en vriendinnen,

Bij mijn terugkeer uit het Zuidoosten van Frankrijk nam ik contact op met de bestuursleden. Wat een verrassing : de beurs van Tervuren : slechts een paar leden hebben de moeite gedaan om de zeldzame "verkopers" te komen groeten en aanmoedigen. Moet ik hieruit afleiden dat er hiervoor geen belangstelling is, dan stel ik voor ermee te stoppen. *Ite missa est.* De mis is gelezen. Ik heb het al herhaaldelijk gezegd en geschreven : een club is zoals een Spaanse herberg : wie niets geeft krijgt niets. De maandelijkse vergaderingen in Duisburg gaan slechte tijden tegemoet. Zelden zien we er leden uit de buurt, spijtig voor allen... Dan stelt zich de vraag: gaan we door in Duisburg? Niet voor mij. Dan ga ik liever terug naar Laken waar ik iedereen kan ontmoeten. We zullen, indien mogelijk, onze Algemene Vergadering in Duisburg blijven houden, en aldaar eventueel rally's laten vertrekken of aankomen.

Wieze 2014: daar was ook weinig volk om onze moedige standshouders te begroeten, die het initiatief genomen hadden om de moto's van wijlen Emile Materne trachten te verkopen. Wat houdt onze leden tegen? Het weer? De autoluwe zondag? De rally van Oostende? Of, erger nog, geen belangstelling meer voor de oude motoren? Een beperkt budget? Of misschien wel de problemen gebonden aan de leeftijd? Weliswaar, de gemiddelde leeftijd van onze – en andere – clubleden overtreft de 55/60 jaar. Er zijn meer gepensioneerden dan werkenden. Onze club snakt naar jeugd. Laat ons leden werven bij de eigenaars van motoren van 25 jaar en meer, ongeacht de herkomst ervan. Onze onkosten blijven stijgen...

Ik wens jullie een aangename nazomer. Rijdt voorzichtig.

Paul Saint-Mard, Voorzitter.

In memoriam Emelie Cobbaert, veuve de Roger Praet.

Notre ancien membre du Comité et "scribe" du début du Club, Dirk Praet a perdu sa Maman fin août.

Madame Praet était surtout connue des Gallois qui, lors du rallye des 9 Provinces, faisaient une halte de quelques jours chez elle avant de s'en retourner.

Toute la section South Wales ainsi que le CMB s'associent au chagrin de la famille Praet.



In memoriam Emelie Cobbaert, weduwe Roger Praet.

De Moeder van Dirk Praet, oud lid van het Comité en redacteur van het clubblad in de eerste jaren, is eind augustus overleden.

Mevrouw Praet was vooral bekend bij de collega's uit Wales die, na het uitrijden van de 9 Provincies, een paar dagen bij haar verbleven.

De volledige South Wales Section en de leden van CMB bieden hun innige deelneming aan de familie Praet.

In memoriam Herman Igné.

Hij verliet ons op 9 september op de leeftijd van 58 jaar.

Herman was een bescheiden man.

Hij was dikwijls aanwezig op de vergaderingen van de CMB, doch sprak hij weinig over zichzelf.

Als het om motoren ging kwam hij wel aan de praat.

Zijn passie liet hem nooit los.

Zo kwam hij op een avond opdagen met de foto uit 1939 van een van zijn bejaarde klanten op een Saroléa, die hij bij hem had zien hangen. Deze foto werd op de kaft van ons ledenblad gepubliceerd als een uniek document.

Verder was hij een goede kameraad, die graag meedeed aan onze activiteiten en bezorgdheid en waardering toonde voor iedereen.

Onze laatste herinnering aan hem is onze mosselrit naar Philippine, nog geen week voor zijn heengaan.

Zo blijft hij in ons geheugen, een goede, trouwe en discrete vriend.

Vaarwel Herman.

Namens CMB bieden we onze innige deelneming aan zijn familie.



In memoriam Herman Igné.

Il nous a quittés le 9 septembre à l'âge de 58 ans.



Herman (à gauche) lors d'une A.G. à Duisburg.

Herman était un homme discret.

Il assistait souvent aux réunions du CMB, mais il parlait très peu de lui-même. Mais sa langue se déliait dès que la conversation partait dans la direction des motos. Sa passion ne le quittait jamais. Ainsi, un soir, il arriva à une réunion du club avec une photo datant de 1939 et représentant un de ses clients âgés au guidon d'une Saroléa. Il avait vu la photo au mur et avait demandé à pouvoir l'emprunter. Ce document unique fut publié en couverture de notre revue.

Herman était un bon camarade, qui participait avec plaisir à nos activités et réunions. Il se montrait toujours attentif aux autres.

Notre dernier souvenir de lui restera notre sortie "moules" à Philippine en Hollande, moins d'une semaine avant son départ.

C'est ainsi qu'il restera dans notre mémoire, un ami sincère, fidèle et discret.

Bonne route, Herman.

Au nom du CMB, nous présentons nos sincères condoléances à sa famille.

De herfstbeurs van Wieze.

Het thema "zijspan" zorgde voor een mooi succes. Niet alleen wat betreft de tentoongestelde machines, maar ook door de aanwezigheid van verschillende oud-renners en kampioenen, die in de namiddag het boek van CMB lid Jan Kerckhof signeerden. Het boek kan steeds via de website <http://www.continentalcircus-goffin.com> besteld worden.

Onze vriend en secretaris Yves Campion stelde ook zijn prachtig zijspan ADLER ten toon, gerestaureerd door J.M. Spies.

Onze vriend Francis Marechal had ook van de gelegenheid gebruik gemaakt om de overblijvende motoren van wijlen Emile Materne aan de man te brengen.

Tevreden hebben we zondag om 17 uur de stand afgebroken en de aanhangwagen aangehaakt. Omwille van de autoluwe zondag in Brussel zijn we nog wat in de bar met de vrienden blijven napraten.

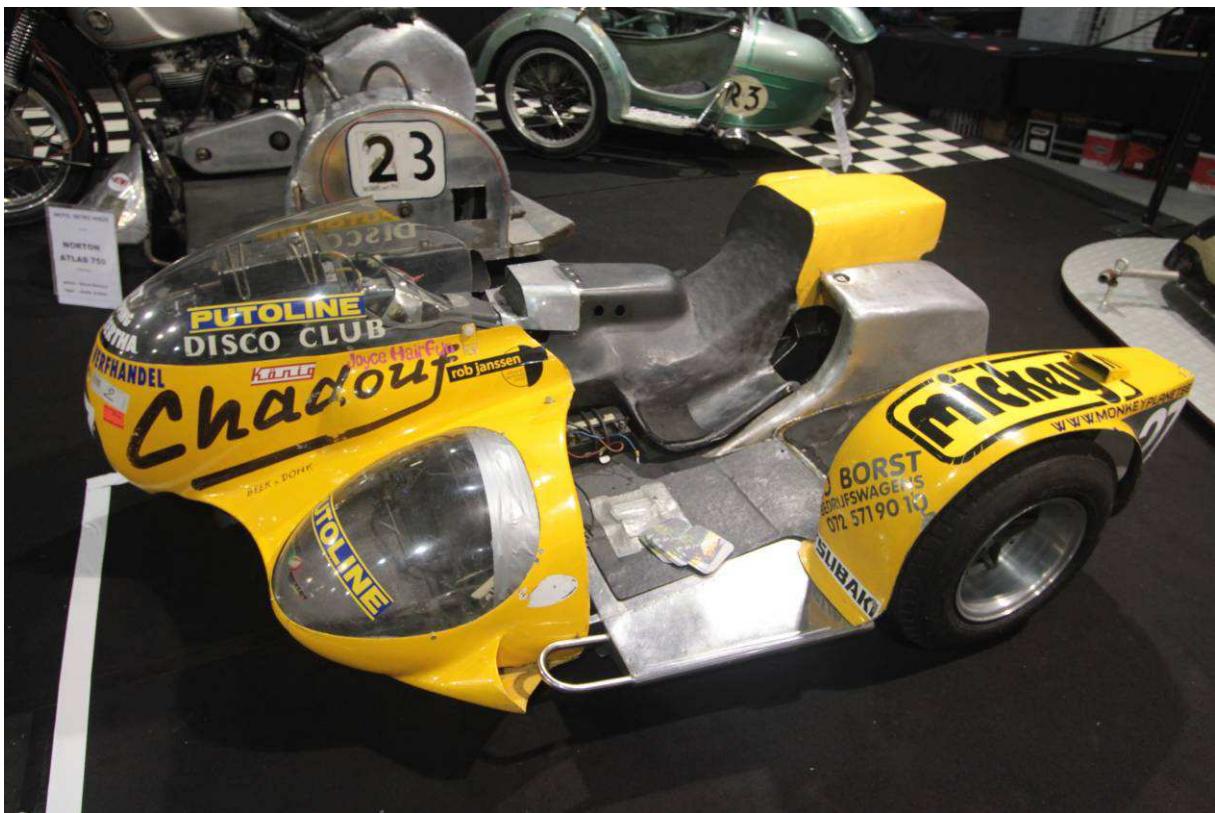
Jacques Bastiaens.



De Adler 250 van 1955 van Yves Campion.



Zijspan gebroeders Vanneste 1973. BMW Rennsport motor.



König 27 500cc

La bourse d'automne de Wieze.

Le thème choisi, les sidecars, a connu un franc succès. Pas seulement par les machines exposées, mais aussi par la présence de plusieurs anciens coureurs et champions qui au cours de l'après-midi ont dédicacé le livre *Continental Circus* écrit par notre membre Jan Kerckhof. Ce livre peut être commandé directement chez l'auteur via le site Internet <http://www.continentalcircus-goffin.com>

Notre ami et secrétaire du CMB, Yves Campion exposait aussi son magnifique attelage ADLER, restauré par J.M. Spies.

Notre ami Francis Marechal avait mis l'occasion à profit pour exposer les dernières motos de notre défunt membre Emile Materne.

C'est bien contents que le dimanche à 17 heures nous avons démonté le stand et raccroché la remorque. Vu le dimanche sans voitures à Bruxelles, nous avons encore passé un peu de temps au bar avec les copains.

Jacques Bastiaens.



Auguste Goffin et Jan Kerckhof.

Les Pneus (1^{ère} partie).

Comment dénomme-t-on les pneus?

On les dénomme en énonçant :

1°/ le diamètre du boudin exprimé en pouces ("') et en centièmes de pouce;

2°/ le diamètre de la jante également exprimé en pouces.

Exemple: 3,00 x 19

3,50 x 19 se dit: trois cent cinquante par dix-neuf. Les pneus français peuvent porter les côtes suivantes: 26 x 3,50. Dans ce cas, 26 pouces est le diamètre mesuré à la bande de roulement. Il comprend donc le diamètre de la jante et deux fois le diamètre du boudin.

Exemple: une roue de 19" à la jante, munis d'un pneu dont le diamètre du boudin est 3,5 pouces, a un diamètre à la bande de roulement de $19 + (2 \times 3,5) = 26$ pouces.

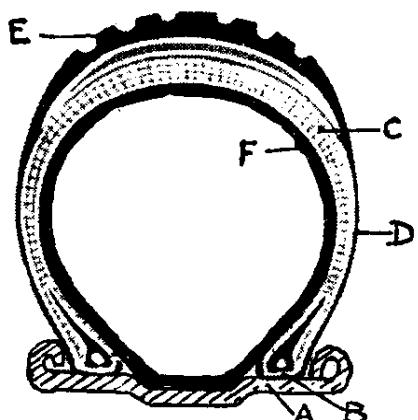
En scooters, les pneus les plus populaires sont les 3,50 par 8 et les 4,00 par 8. L'enveloppe est montée sur 2 tringles métalliques qui la maintiennent sur la jante et conservent les dimensions d'origine.

On entend par « plis» une épaisseur de caoutchouc et la toile qui lui sert de support.

La charge supportée par un pneu dépend du nombre de plis et de ses dimensions.

Les pneus de moto ont 2 à 4 plis.

Mais les motos de course, dont les pneus sont moins larges pour offrir moins de résistance au roulement, comportent de 6 à 8 plis.



Coupe d'un pneu de moto

- A. Jante
- B. Tringles extensibles
- C. Carcasse en fil de coton
- D. Chape de flanc
- E. Bande de roulement
- F. Chambre à air.

Quels sont les facteurs qui influent sur l'usure des pneus?

Causes d'usure:

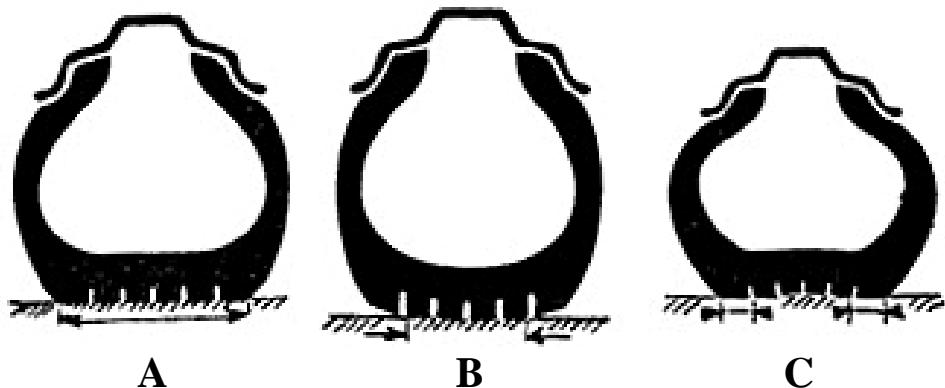
Comme ils coûtent assez cher, il faut pouvoir les conserver le plus longtemps possible, et, à cette fin, les facteurs d'usure sont utiles à connaître. D'autre part, il n'est pas conseillable de rouler sur deux roues dont les sculptures ne sont plus apparentes car les risques de dérapage et d'éclatement sont à redouter.

a) *Gonflage incorrect.*

Il faut gonfler à la pression prescrite par le constructeur et la vérifier quand le pneu est froid c'est-à-dire quand la machine n'a pas roulé ou a peu roulé depuis tout un temps. Il n'est pas recommandé de diminuer la pression d'un pneu chaud car s'il vient à se refroidir, la pression sera insuffisante et il s'ensuivra une usure anormalement grande. Un pneu correctement gonflé pose sur l'entièreté de sa bande de roulement.

Trop gonflé, il ne pose que sur le milieu de la bande. Les pneus rebondissent sur le sol, ils s'usent rapidement en dents de scie causées par un rapage de la gomme lors des rebondissements. En outre, la conduite est inconfortable et cause des ruptures de rayons.

Insuffisamment gonflés, ils donnent un confort moelleux, rendent les braquages malaisés, s'opposent à la précision de la conduite et la bande de roulement pose sur les bords. L'avancement est freiné. L'écrasement exagéré force les fils de coton ou de rayonne à se déformer et les fils finissent par se rompre. On a même vu des toiles se décoller.



- A. Pneu correctement gonflé. Il porte sur toute sa bande de roulement.
- B. Pneu trop gonflé. Il ne porte que sur le milieu qui s'use trop.
- C. Pneu insuffisamment gonflé. Il porte surtout sur les bords qui s'usent trop.

Voici un tableau progressif des pressions de gonflage en fonction des charges. Ce tableau concerne uniquement les deux dimensions de scooters les plus populaires:

<i>Dimensions des pneus</i>	<i>Pression (en kg)</i>	<i>Charge correspondante par pneu (en kg)</i>
3,50/8 Scooter	1,00	90
	1,25	105
	1,50	120
	2,00	145
	2,25	160
4,00/8 Scooter	1,00	100
	1,25	120
	1,50	145
	2,00	180
	2,25	200

Par charge, nous entendons le poids du scooter plus le poids des passagers. C'est le pneu arrière qui, souvent, en scooter supporte la charge la plus lourde, particulièrement lorsque l'engin transporte deux personnes.

Pour choisir une pression correcte de gonflage, il faudra donc déterminer par pesée, le poids supporté en charge sur l'avant et le poids supporté en charge sur l'arrière. On obtient ainsi, en se référant au tableau ci-dessus, la pression à adopter pour les pneus avant et arrière.

Souvent, les pneus ne tiennent pas leur pression à cause du défaut d'étanchéité de la valve. Si elle n'est pas étanche, des bulles d'air s'échappent du dessus de la valve dont on aura mouillé le sommet. Dans ce cas, resserrer l'obus de valve pourvu, à cet effet, d'une entaille convenable. Si cette opération ne donne pas le résultat escompté, dévisser l'obus de valve et le remplacer par une pièce neuve.

b) *Température.*

La chaleur est le grand ennemi du caoutchouc. Un pneu s'use bien plus vite en été qu'en hiver. Le sous-gonflage, en obligeant les toiles à s'aplatir à l'endroit en contact avec le sol, puis à se détendre dès que cet endroit quitte la terre est aussi une cause d'échauffement.

Plus on roule vite, plus le pneu s'échauffe. Dans le même ordre d'idée, plus une jante est petite, plus de tours elle doit faire pour rouler à une vitesse déterminée et plus la bande s'usera vite. On recommande de gonfler plus fort si l'on a envie de rouler plus vite.

c) *Mauvais alignement des roues.*

Lorsque les roues ne sont pas alignées, il y a ripage et usure anormale.

d) *Façon de conduire.*

Des démarrages avec pivotement des roues, des accélérations vives, des freinages brutaux bloquant les roues peuvent diminuer de 25 % la longévité des pneus car cette pratique arrache, lors de chaque erreur commise, des parcelles de caoutchouc.

e) *Etat des routes.*

Il est malaisé d'établir en "pour cent" l'influence du revêtement plus ou moins abrasif de la route de même que celle des crevasses et des nids de poule sur l'usure. Il est pourtant certain que des surfaces plus accrochantes incitent à plus de prouesses en virage, en accélération, en freinage et que le pneu y est sensible. Si on admet en ligne droite, sur route plate, macadamisée, une longévité de 100 %, on retombera à 75 % sur parcours sinueux et un peu accidenté, à 60 % sur route empierrée de village et 50 % en montagne ou sur mauvais pavés.

f) *Surcharge.*

Lorsqu'un motocycliste est seul en selle, le poids d'une moto se répartit sur les deux roues à raison de 35 % sur l'avant, 65 % à l'arrière. Avec un passager en plus, sur selle double, on retrouvera 15 % à l'avant, 85 % à l'arrière et, dans le cas d'un tansad, les chiffres passent à 5 % et 95 %. Que dire si l'on part en vacances avec en supplément une pile de bagages posés en verticale sur l'arrière après avoir parcouru 3.000 à 4.000 km par temps chaud. Un pneu surchargé de 40 % ne sera utilisable que pendant la moitié du kilométrage normal.

g) *Montage.*

Si l'on constate une usure asymétrique des pneus, les points suivants sont à vérifier : les jantes doivent tourner rond dans le sens vertical comme dans le sens latéral. Le pneu lui-même peut être mal centré. Les deux roues doivent être alignées. Il se peut que le cadre soit faussé

et que les roues ne soient plus dans l'axe de la machine. Pour vérifier le simple alignement des roues, il suffit de faire maintenir la moto verticalement et de poser une planche longue et bien dressée sur chaque côté de la roue arrière, un peu plus bas que le moyeu. Le pneu avant doit être serré entre les 2 flancs des dites planches, sans le moindre jeu.

h) Equilibrage.

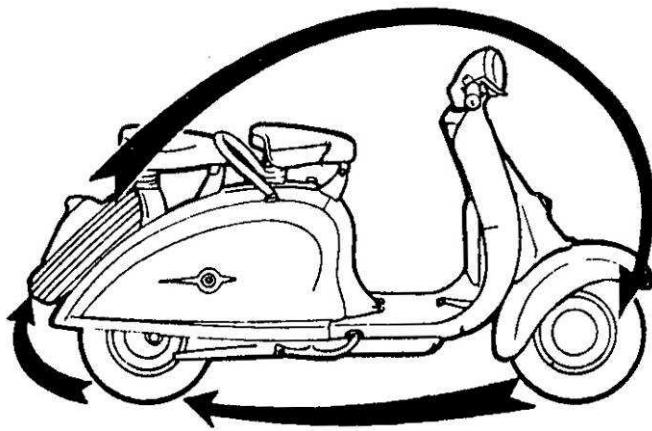
Une roue non équilibrée s'use en dents de scie. Lorsqu'on lance une roue à la rotation, le mouvement, initialement rapide, se ralentit et la roue finit par s'arrêter. Si c'est toujours au même endroit, la roue n'est pas équilibrée statiquement et il est nécessaire d'enrouler du fil de plomb en un endroit, contre la jante, diamétralement opposé au balourd jusqu'à obtention de l'équilibre indifférent. Le plomb doit être assujetti au moyen d'un tour ou deux de chatterton. Le poids de la valve est déjà un facteur de déséquilibre. Le fabricant de pneus a souvent obvié à ce défaut et a marqué l'enveloppe d'un point rouge qui est à placer en regard de la valve lors du montage.

Sur les machines pouvant atteindre de grandes vitesses, l'équilibrage statique n'est pas suffisant car il peut être détérioré par la présence de corps étrangers dans le pneu. De la graisse durcie dans les moyeux est aussi néfaste. On sera amené, pour éviter le shimmy, à procéder à l'équilibrage dynamique.

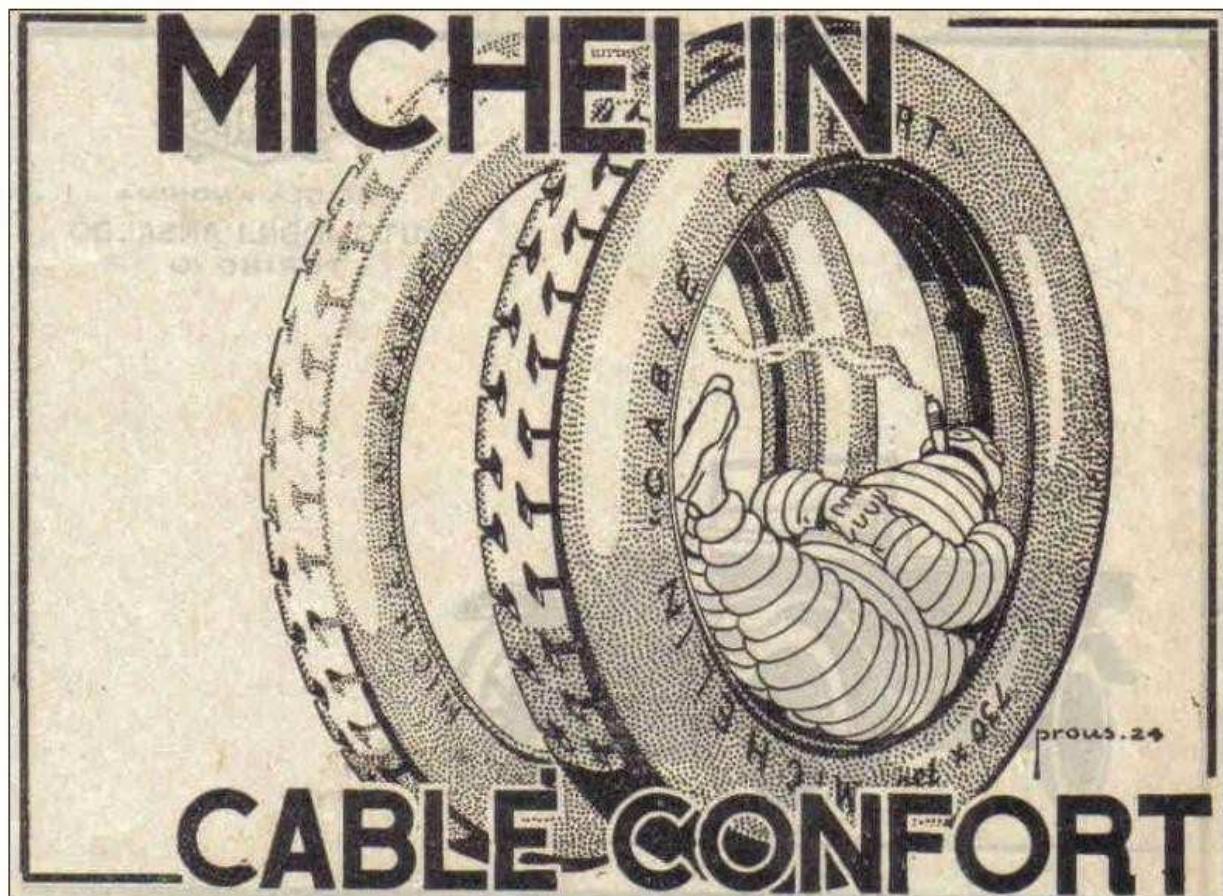
N.B. Le shimmy est caractérisé par un dandinement rapide et brutal qui semble déporter à une fréquence élevée la roue avant de gauche à droite et inversement. Il peut devenir d'une importance telle qu'il est difficile, sinon impossible, de tenir les poignées du guidon. Constitue un palliatif à ce défaut, le serrage du frein de direction. Mieux vaut supprimer la cause du déséquilibrage dynamique. Pour y remédier, il est nécessaire de se servir d'une machine spéciale qui indique l'endroit et le poids des pièces de plomb équilibrantes à serrer sur la roue.

i) Permutation.

Les pneus de motos sont souvent différents à l'avant et à l'arrière et ne sont pas, dans ce cas, permutable. Ceux de scooters le sont et comme celui de l'arrière reçoit plus de charge et donne l'effort de propulsion, il s'use plus vite que celui de l'avant.



Il y a intérêt à égaliser les usures en les permutant tous les 3.000 km, au besoin même, en faisant intervenir le troisième, de rechange.



De banden (eerste deel).

Hoe worden de banden omschreven?

Ze worden als volgt omschreven :

1°/ de diameter van de buis uitgedrukt in duim ("') en honderdsten;

2°/ de diameter van de velg ook uitgedrukt in duim.

Voorbeeld : 3,00 x 19

3,50 x 19 wordt gelezen : drie honderd vijftig op negentien.

De Franse banden kunnen de volgende maten hebben: 26 x 3,50. In dit geval is de diameter, gemeten op het loopvlak, 26 duim. Deze bedraagt bij gevolg de diameter van de velg plus twee maal de banddikte.

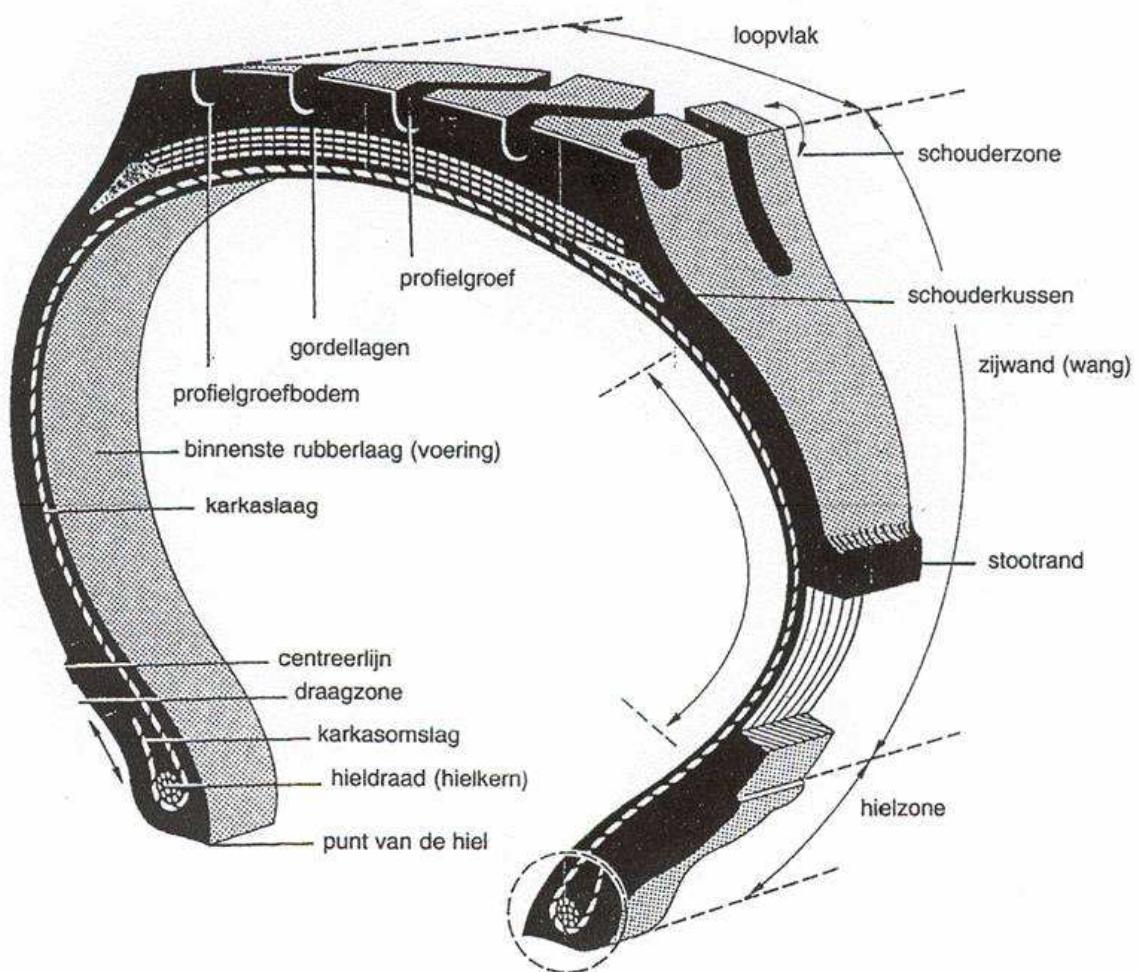
Voorbeeld : een wiel met een velg van 19" voorzien van een 3,5" dikke band heeft op de rijvlakte een diameter van $19 + (2 \times 3,5) = 26$ ".

Bij de scooters zijn de meest voorkomende banden de 3,50 op 8 en de 4,00 op 8. Het omhulsel is op twee metalen gordels gemonteerd, die de band op de velg bevestigen en ook de originele maat handhaven.

Met het woord "laag" bedoelt men de lagen rubber en de linnen voering (draagmiddel voor het rubber).

De last die een band kan dragen hangt af van het aantal lagen en van zijn afmetingen.

De motorbanden bedragen van 2 tot 4 lagen. Maar bij de racemotoren zijn de banden smaller om minder weerstand te bieden en bedragen de banden 6 tot 8 lagen.



Doorsnede van een band.

Welke zijn de oorzaken van slijtage van de banden?

Mogelijke oorzaken :

Vermits de banden kostelijk zijn is het noodzakelijk ze zo lang mogelijk in goede staat te houden. Daarom is het belangrijk de sleetoorzaken te kennen. Anderzijds is het niet wenselijk te rijden met banden waarvan de tekeningen niet meer zichtbaar zijn, wegens verhoogd risico op wegglijden of ontploffen van de band.

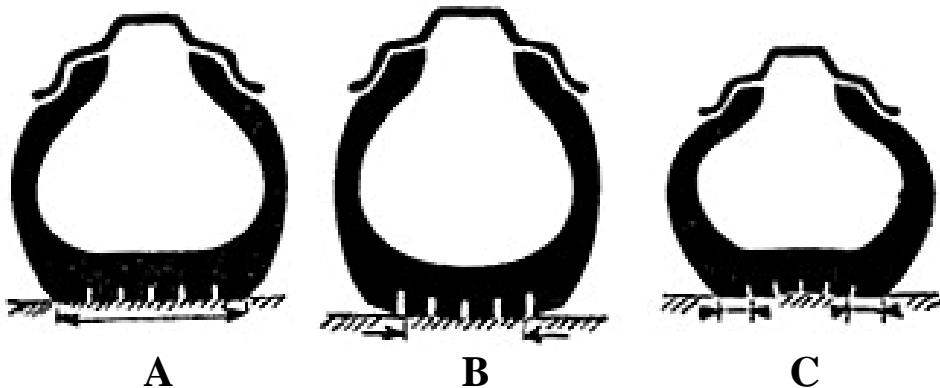
a) Onvoldoende bandenspanning.

De bandenspanning moet conform de instructies van de fabrikant zijn en moet nagekeken worden als de band koud is, d.w.z. op het moment dat de motor niet of weinig gereden heeft sinds een tijdje.

Het is niet aangeraden de spanning te verminderen als hij warm is want, als hij afkoelt is de spanning onvoldoende met als gevolg een verhoogde slijtage. Bij een goede bandenspanning rust de band over gans zijn loopvlakte.

Bij te *hoge spanning* rust de band alleen op het midden van de loopvlakte. De banden hotsen op de baan, slijten snel en onregelmatig. Daarenboven is er verlies aan comfort en kunnen de spaken breken.

Bij te *lage spanning* hebben we een te zacht comfort, wordt de besturing moeilijk en minder correct en de loopvlakte rust op de kanten. Men verliest aan snelheid. Door de overdreven druk worden de katoenen of rayonne draden vervormd om uiteindelijk te breken. We hebben sommige lagen zien loskomen.



- A. Correcte spanning. Rust op de volledige draagvlakte.
- B. Overdreven spanning. Rust alleen op het middenvlak → slijtage.
- C. Onvoldoende spanning. Rust op de zijkanten → slijtage.

Zie op het volgende blad een tabel met de voorgeschreven spanningen in functie van de belasting.

Deze tabel geldt uitsluitend voor de twee meest populaire scooters.

<i>Afmeting van de banden</i>	<i>Druk (in kg)</i>	<i>Last per band (in kg)</i>
3,50/8 Scooter	1,00	90
	1,25	105
	1,50	120
	2,00	145
	2,25	160
4,00/8 Scooter	1,00	100
	1,25	120
	1,50	145
	2,00	180
	2,25	200

Men verstaat onder *last* het gewicht van de scooter plus dat van de passagiers. Meestal rust de hoogste last op de achterband, vooral met twee personen.

De ideale druk hangt af van het gewicht dat elke band moet dragen : zie tabel hierboven.

Dikwijls is er drukverlies in de banden omdat het ventiel een luchtverlies heeft. Dit kan men controleren door een beetje vocht aan te brengen : bij luchtverlies ontstaan er luchtbellen.

In dit geval is het voldoende het klepje van het ventiel aan te schroeven. Bij gebrek aan resultaat, vervang dan het klepje.

b) De warmte.

De hitte is de grootste vijand van het rubber. Een band verslijt sneller in de zomer dan in de winter. Bij onvoldoende spanning worden de lagen van de band bij elk contact met de weg samengedrukt, vervolgens ontspannen, en door de wrijving van de verschillende lagen op elkaar ontstaat er warmte.

Hoe sneller men rijdt, hoe warmer de band.

Kleinere wielen hebben een hoger toerental bij dezelfde snelheid, verwarmen meer en slijten bij gevolg sneller. Als men sneller wil rijden is het aangeraden de bandenspanning te verhogen.

c) Slechte uitlijning van de wielen.

Als de wielen niet in lijn zijn gebeurt er slip en bijgevolg abnormale slijtage.

d) Het rijgedrag.

Ter plaatse starten en zwenken, brutaal gas geven, brutaal remmen en zodoende de wielen blokkeren, kunnen de levensduur van de banden met 25 % doen dalen want bij elke brutale handeling worden er rubberdeeltjes afgerukt.

e) Staat van de wegen.

Het is zeer moeilijk om de invloed op het gebied van slijtage van het min of meer schurend wegdek en van de beschadigingen ervan in cijfers uit te drukken. Nochtans hebben sommige wegbekledingen een betere aanhechting die ons toelaat enkele bochten meer sportief te nemen wat ook invloed heeft op de banden. Als men een levensduur aanneemt van 100 % op rechte, vlakke betonwegen, komt men gauw op 75 % op een bochtige weg met weinig hellingen, op 60 % op gekasseide dorpswegen en op 50 % in de bergen en op slechte kasseien.

f) Overgewicht.

Wanneer een motorrijder alleen is, wordt het gewicht als volgt verdeeld : 35 % op het voorwiel en 65 % op het achterwiel. Met een duozadel, wordt het 15 % op het voorwiel en 85 % op het achterwiel en met een *tansad* wordt het zelfs 5 % en 95 %. En wat dan na een vakantierit van 3000 a 4000 km bij warm weer met een hoop bagage achteraan. Een overbelasting van 40 % verkort de levensduur van een band met 50 %.

g) Montage.

Indien men asymmetrische slijtage van de banden vaststelt dient men het volgende te controleren : de velgen moeten in een verticaal vlak bewegen. De band zelf kan slecht gecentreerd zijn. De twee wielen moeten in hetzelfde vlak staan. Het raam kan vervormd zijn waardoor de wielen niet meer in lijn staan. Hiertoe legt men een rechte plank aan elke zijde tegen de wielen, ongeveer op halve hoogte, terwijl de moto verticaal gehouden wordt. Er mag geen enkele speling zijn tussen elke band en de planken.

h) Het uitbalanceren van de wielen.

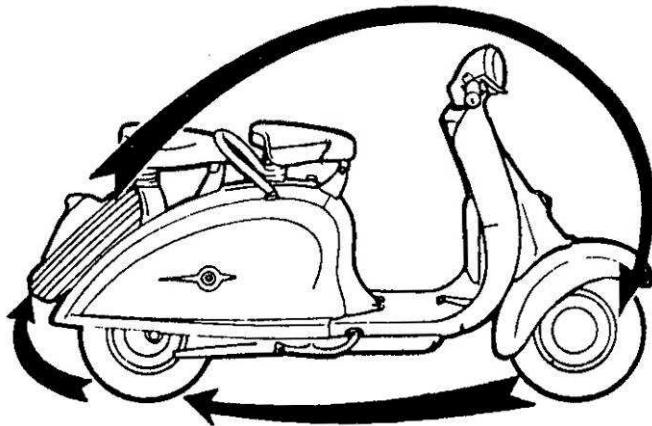
Een onevenwichtig wiel verslijt de band in de vorm van zaagtanden. Wanneer men een wiel doet draaien vermindert de draaisnelheid om tenslotte stil te vallen. Indien het wiel steeds op dezelfde plaats stopt betekent het dat het niet in evenwicht is. In dit geval is het nodig, op de tegenovergestelde kant, lood tegen de velg aan te brengen totdat het evenwicht bereikt is. Het lood wordt met plakband bevestigd. Het gewicht van het ventiel is reeds een oorzaak van onevenwicht. Sommige banden fabrikanten hebben een rood puntje aangebracht tijdens de fabricatie, puntje dat, bij het aanbrengen, tegenover het ventiel moet staan.

Voor de hoge snelheidsmotoren is deze statische uitbalansering onvoldoende omdat het wiel uit balans kan geraken door de aanwezigheid van loshangende deeltjes in de band zelf. Verouderd en verhard vet in de assen is evenwel schadig. Daarom wordt een dynamische uitbalansering aangeraden om shimmy te vermijden. N.B. Shimmy is een snelle en brutale laterale wielbeweging aan een hoge frequentie op het voorwiel. Het kan zo hevig worden dat het haast onmogelijk wordt de handen aan het stuur te houden. Dit kan verholpen worden door het aanschroeven van de directierem. Maar beter nog laat men de wielen dynamisch uitbalanceren.

Hiervoor wordt er gebruik gemaakt van een speciale machine die ons de plaats en het gewicht van het aan te brengen lood aanduidt.

i) *Omwisseling van de banden.*

Bij motoren zijn de voor- en achterwielen verschillend en kunnen de banden bij gevolg niet omgewisseld worden. Op de scooters zijn de 2 wielen identiek en, gezien het achterwiel de grootste last draagt en ook zorgt voor de vooruitgang, verslijt de achterband sneller.



We hebben belang in een gelijkmatige slijtage : dit bekomt men door om de 3.000 km de wielen om te wisselen, zo nodig kan men ook het derde (reserve) wiel gebruiken.



Gezien in Wieze : Norton Atlas 750 cc uit de jaren 50.

Oldtimerrit Oostende, beleefd door Jacques Vancappellen.

Zondag 21 september, was het oldtimerrit van MTO Oostende.

Met het opstaan was het aangieten. Ik dacht het zal wel overgaan dus broodjes gaan halen voor de familie en na het ontbijt onze stalen ros uithalen. Ik wacht efkes met het gedacht "het zal wel overgaan" maar het blijf maar regenen dus regenpak aan met regen tot in Brugge.

Michel en zijn vriend waren wat ongerust "De Jacques nooit op tijd". Normaal voor een oude buschauffeur, nee?

Maar ja, net op tijd voor het vertrek.

Het Wapenplein in Oostende was vol met oude moto's. Veel Engelsen, een Schot in kilt, een paar Duitsers, Fransen en Nederlanders. Veel publiek om het vertrek bij te wonen. Een toffe rit die ons bracht tot in Kassel in Noord Frankrijk. En terug.

's Middags was er een frietstop voorzien, veel volk voor het frietkot maar we waren vlot bediend.

Het eerste deel van de rit langs de Yzer was wel aangenamer maar in het algemeen werd het een zeer toffe rally.

Spijtig geen CMB-ers te zien. Misschien volgend jaar zullen er leden het evenement bijwonen.

Verder nog...

Graag een woordje om Hans Crabbe te bedanken voor zijn invest: jarenlang organiseert die BMW-liefhebber 2 ritten per jaar voor oude BMW's.

De ene voor de oldtimers tot de jaren 60 in de maand juni, de andere voor de boxers van de jaren 70 met altijd een warme ontmoeting en een fijne rit begeleid of voor die gene die liever alleen rijden een roodboek. Spijtig geen CMB-ers aanwijzig.

La participation de Jacques Vancappellen au rallye d'Ostende.

Dimanche 21 septembre. Je me lève vers 6h30, il pleut des cordes. Je me dis que ça va passer. En bon père de famille, je vais chercher les pistolets. Il pleut toujours. Je remets un peu le départ mais, la pluie ne cessant pas, je me mets en route sous la drache jusqu'à Bruges. Et enfin j'arrive à Ostende, direction la Wapenplein, la place est remplie de motos, de leurs pilotes et de beaucoup de curieux. Michel et son pote m'attendent. Je file à l'inscription, je remplis le formulaire.

On contemple les belles machines. Nous voyons beaucoup de Britanniques ou d'Anglais, quelques Allemands, quelque Français et Néerlandais, et même un Ecossais en kilt.

La balade est très bien fléchée. On reçoit aussi un road book. Je trouvais la première partie du rallye plus agréable, mais je dois dire que l'ensemble en valait la peine. Avec un arrêt vers 13h où l'on avait droit à un paquet de frites et une brochette et une boisson. Une très longue file devant le fritkot mais nous étions néanmoins vite servis. Voilà un dimanche bien agréable. Mais pas de membres du CMB en vue. Rendez-vous l'année prochaine, ça en vaut la peine!

Mais encore...

Un petit mot de remerciement pour Hans Crabbe. Voilà un gars, boulanger de son état, qui organise depuis des dizaines d'années deux balades par an, une pour les ancêtres BMW de l'origine à la fin des années 60 et une autre fin août pour les boxers des années 70.

Il y a toujours un accueil chaleureux et une ambiance sympathique. La balade peut se faire accompagné ou avec un road book, au choix du participant.

Hans privilégie toujours des petites routes peu fréquentées.

Mais je ne vois jamais de membres du CMB, dommage.

Denderleeuw, 3 oktober 2014.

Wat een weekend!

Ja, 20 en 21 september, Wieze.

21 september, MTO rit Oostende...

Men zou denken, het nationaal Belgisch weekend van de oude motocyclette, alhoewel er in Oostende veel motorrijders en motoren waren van over het water, met een Engelse klank.

Zaterdag 20 september naar Wieze met de moto (goedkoop en geen parkinggeld). In Wieze is er altijd wat te zien en te vinden wat men zoekt, mensen tegen komen met gelijke dromen en verzuchtingen, en dan weer naar huis met een raar gevoel van "die moto had ik wel gewild". Maar ja, altijd hetzelfde excus, geen plaats, maar eerder een gebrek aan stuivers, schuld van de banken die ons geld hebben verkwanseld...

Zondag, mijn been over het zadel gegooid, op weg naar Oudenburg, voorlaatste stopplaats van de MTO rit. Met gretige ogen en fotoapparaat met filmke in aanslag van de ene schoonheid naar de andere "dans son jus".

Om het gevoel van verwantschap te delen ben ik in groep meegereden naar het eindpunt, de Vismijn van Oostende. Het woord vis is niet nodig, ge ruikt het als je door de mijn rijdt.

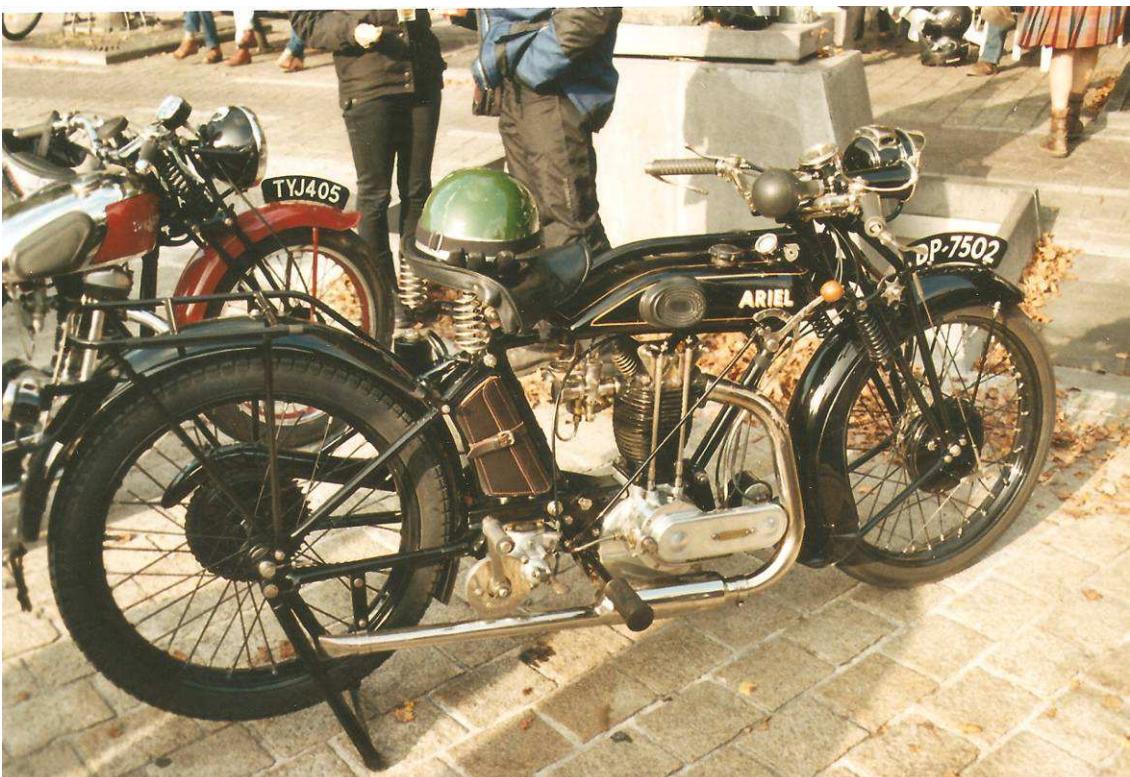
Na nog eens langs alle motoren wat details te keuren en een gezellige babbel met een Engelse eensgezinde, terug naar huis over landelijke wegen. Amaai mijn zitvlak, 2 ½ uur in het zadel, Oostende-Denderleeuw in één trek, maar het was de pijn wel waard.

Uw dienaar,

Mike Enfield.



Scott 1946 tweetakt, watergekoeld (foto M. Vanhouche).



Ariel flattanker met kopkleppen (foto M. Vanhouche).



A.C.M.E.

American Classic Motorcycle Enthusiasts

Een nieuw initiatief... voor Amerikaanse motoren pre-1965.

Een paar enthousiastelingen die met oude Amerikaanse motoren rondtoeren willen graag een maandelijkse sleutel ochtend of avond organiseren.

We beschikken over een berg documentatie, hebben al een hoop gesleuteld, we leren altijd graag bij en hebben een paar goede bronnen voor onderdelen en accessoires.

Onze bedoeling: anderen helpen om die oude motoren opnieuw de straat op te krijgen, ritjes te organiseren en wat leven in de brouwerij brengen

We plannen een info avond op vrijdag 12 december vanaf 20u

In de galerij van Mong Blok, Ninoofse steenweg 28 te 1670 Pepingen

Heb je interesse...wees welkom

Contact: Kenneth: 0477 758159

Jean-Paul: 0473 991507

acme.pajot@gmail.com

A.C.M.E.

American Classic Motorcycle Enthusiasts

Une nouvelle initiative...pour les motos américaines pre-1965

Quelques passionnés de la vieille moto américaine veulent organiser une soirée ou matinée technique mensuellement.

Nous avons un tas de documentation, nous avons quelques expériences techniques, nous apprenons encore toujours et nous avons quelques bonnes sources pour les pièces et accessoires.

L'intention: aider des autres à remettre ces motos en route, faire des randonnées et sortir un peu ces machines.

Une soirée d'info sera organisée le vendredi 12 décembre à partir de 20h

Dans la galerie de Mong Blok, Ninoofse steenweg 28 à 1670 Pepingen

si ça vous intéresse...soyez le bienvenu

Contact: Kenneth: 0477 758159

Jean-Paul: 0473 991507

acme.pajot@gmail.com



TE KOOP

A VENDRE

Moto Saroléa Estafette (militaire) complète mais restauration à terminer. Prix souhaité : 1200 €.

Diverse wisselstukken voor Saroléa Estafette 400 cc.

Moteur Royal Enfield.

Tel. 02.660.59.68

Gsm. 0477.310.802

Diverses motos de la succession de notre regretté membre Emile Materne sont encore à vendre.

Renseignements : Maréchal Francis.

gsm. 0476.63.96.83 de préférence le matin.

Er blijven nog een paar moto's te koop uit de nalatenschap van onze betreueerde lid Emile Materne.

Inlichtingen bij Maréchal Francis.

gsm. 0476.63.96.83 liefst 's morgens.

GEZOCHT

RECHERCHE

Recherche, pour achat ou emprunt, pour consultation :

Revue Motocycliste n° 60

Paul Saint-Mard

Tel. 0494 34 10 34

**31° RUILBEURS
BOURSE D'ÉCHANGES PRÉ '75
1&2-11-2014
EXPO
MILITAIRE MOTO'S
ROESELARE-FABRIEKSPAND VELDSTR.59**



**WWW.VETERAAANMOTORENHOUTLAND.BE
TOEGANG: ZATERD.: 9 TOT 18U-ZOND.: 9 TOT 17U
ENTRÉE: €5,00 SAMD.: 9 À 18H- DIM.: 9 À 17H**



AGENDA



RUILBEURZEN - BOURSES

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
11- 12/10/2014	Veterama MANNHEIM (D) Auto-Moto	www.veterama.de
19/10/2014	Motoretro FLEMALLE Ecole l'Envol Rue du Herdier 6 4400 Flemalle	www.motoretro.be Tel. 0473.40.97.97
25- 26/10/2014	Oldtimerbeurs auto-moto Geeneinde 54 RAVELS (2381 Weelde)	www.oldtimerbeursravels.be Tel. 0485 03 96 65
26/10/2014	Moto retro LEUVEN Brabanthal Leuven	Tel. 0475.58.08.87 motoretroleuven@telenet.be
01- 02/11/2014	Beurs + Expo Militaire moto's Fabriekspand Veldstraat 59 ROESELARE	www.veteraanmotorenhoutland.be
08- 09/11/2014	Ruilbeurs OMC HERSELT 2230 Blauberger - Herselt	Tel. 0499.67.30.44 www.omch.be
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 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
26/12/2014	Retro Kerstbeurs WINGENE Verrekijker n°1, 8750 Wingene	vanseveren.danny@hotmail.com Tel. 0475 36 54 01
Elke 2 ^{de} Zondag v.d. maand	10u tot 12u Kofferbakverkoop “In de Fortuin” gemeenteplein Kontich.	www.reKup.net/link/AMC-Contich

TREFFENS - CONCENTRATIONS

11/11/2014	Balade des Crêpes 120 km RB Café Le Peuple Rue de St Léger DOTTIGNIES	www.ramcfmouscron.be
------------	---	--

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

01- 02/11/2014	Beurs + Expo Militaire moto's Fabriekspand Veldstraat 59 ROESELARE	www.veteraanmotorenhoutland.be
21- 23/11/2014	Salon Motolégende Parc Floral de Paris Château de Vincennes Thème : Les 40 ans de la Goldwing.	www.salon-moto-legende.fr

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, Verzetstraat / 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 1^{er} vendredi du mois:

Café Le Maes - Rue Léopold Premier, 4 - 1020 Laeken

Elke derde vrijdag van de maand / le 3^{ème} vendredi du mois:

Sportcentrum van Defensie – Hertswegstraat, 61 – 3080 Duisburg.

In samenwerking met - En collaboration avec



*Some members
section*

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 , Ronson 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/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 Liersestweg 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 !