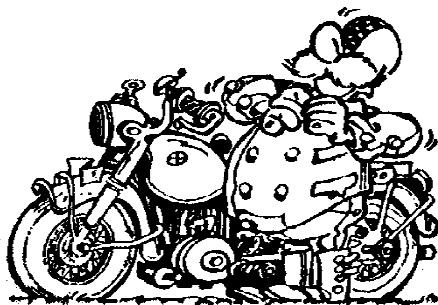


vzw CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM ASBL
v.u. Verzetstraat/Rue de la Résistance 28 e.r.
1090 Jette

Maandelijks tijdschrift - Revue mensuelle.
Novembre / November 2014

Numéro **340^{ste}** nummer

Verzending -expédition : Postkantoor Libramont
Jumelé avec Affilié à
Verbroederd met Aangesloten bij
VMCC South Wales FBVA-BFOV
AMCA Europe



Side-Car Imperial Record 1951.

Collection Yves Campion.

CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM



MAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VOOR LIEFHEBBERS VAN
VETERAANMOTORFIETSEN

REVUE MENSUELLE DES AMATEURS
DE MOTOCYCLETTE ANCIENNES

VOORZITTER - PRESIDENT

PAUL SAINT MARD, Avenue Prekelindenlaan 33, 1200 Bruxelles-Brussel

SECRETARIAAT – SECRETARIAT

ASSURANCES – VERZEKERINGEN

YVES CAMPION, Rue Dr Elie Lambotte 243, 1030 Bruxelles
Tel: 02/425 89 91

LIDMAATSCHAP – AFFILIATION
ADRESWIJZIGING – CHANGEMENTS D'ADRESSE

GUY VAN OBBERGEN , Schotelveldstraat 1a, 2801 Heffen.
Tel:03/886.17.45

Toute correspondance doit être adressé AVEC un timbre poste POUR LA REPONSE!!!
Alle briefwisseling moet vergezeld zijn MET een postzegel VOOR HET ANTWOORD!!!

REDACTIE – REDACTION

Jacques Bastiaens, Rue de la Résistance / Verzetstraat 28 1090 Jette Tel. 02.660.59.68

Ons clubblad verschijnt 10 maal per jaar. Artikels en informatie zijn steeds welkom!
Notre revue paraît 10 fois par an. Des articles et informations sont toujours les bienvenus!

LIDGELD - COTISATION

Een clubjaar loopt steeds tot eind december. Lidgeld **22 EURO** te storten op rekening
BE89 0013 1986 8185 van **CMB** met vermelding van uw naam, volledig adres en
eventueel lidnr.

Une année court jusque fin décembre. La cotisation de **22 EURO** est à verser au compte
BE89 0013 1986 8185 du **CMB** avec mention de votre nom, adresse complète et
eventuellement numéro d'affiliation.

IBAN-number: BIC GEBABEBB / IBAN BE89 0013 1986 8185

INTERNET

Website CMB: www.classic-motorcycles-belgium.be
E-Mail : post@classic-motorcycles-belgium.be

Le petit mot du Président.

Causerie de ceci, cela et autres choses.

Très chers ami(e)s,

Le mois de novembre a mal commencé. Nous avons perdu un de nos anciens membres en la personne de Mr Marcel Lemlin. Vous aurez plus de détails dans notre prochaine édition.

Nous avons aussi à déplorer une augmentation (petite...) de notre cotisation. Ceci est dû à une augmentation de nos frais généraux : cotisation à la FBVA, photocopies, administration, timbres et courriers divers...

Le Comité s'est mis d'accord pour porter la cotisation annuelle à 25 euros à partir de janvier 2015. Afin de vous faciliter la vie, nous insérerons dans le prochain numéro (décembre) un bulletin de virement à transmettre à votre banque de préférence avant fin décembre. Nous avons aussi des échéances à respecter (FBVA-BFOV, St. John's, etc...).

Notre site Internet va évoluer vers plus de performances, nous serons assistés par nos spécialistes et par notre club "jumeau", la section South Wales du VMCC, qui nous fournira la structure de base.

Assemblée générale : retenez déjà la date du dimanche 29 mars à Duisburg (Tervueren). Un grand parking y est mis à notre disposition (en tout cas à l'heure où vous lisez cet article, car une restriction budgétaire tardive pourrait compromettre nos projets). Le Comité souhaite une salle comble, faites connaître vos attentes (du réaliste s.v.p... n'exigez pas de nous ce que vous seriez incapables de faire vous-même...), des critiques constructives (même exprimées de façon acidulée). N'oubliez pas que nous vous offrons notre temps (précieux...), notre énergie, notre réseau et nos connaissances, c'est peu demander de notre part que d'exiger le respect de ce code de

bonne conduite. C'est comme s'inscrire à un rallye avec une "Belge" des années 50 et faire pression pour être accepté avec une BMW du début de ce XXI^{ème} siècle... pas facile de revenir à une odeur de sainteté quand on traîne cela à ses semelles... Bon. Assez "scié".

Je vous souhaite une belle Saint-Nicolas, ceux d'Alost ayant déjà eu la visite de Saint Martin. Belle et bonne ambiance, toutefois, attention, le Père Fouettard peut être coquin avec son fouet et son rouge aux lèvres.

Roulez prudents.

Paul Saint-Mard,

Président.



Het woordje van de Voorzitter.

Van ditjes, datjes en andere zaken.

Beste vrienden en vriendinnen,

De maand november begon met slecht nieuws. De heer Marcel Lemlin, CMB lid van het eerste uur is overleden. Meer hierover in de volgende editie.

Tot onze spijt zijn we genoodzaakt het lidgeld (lichtjes) te verhogen ten gevolge van de stijging van onze algemene kosten : club-bijdrage aan de BFOV, drukken en verzenden van het maandblad, administratie, postzegels en briefwisseling...

Het Comité heeft zijn akkoord gegeven voor een stijging van het lidgeld naar 25 euro per jaar vanaf januari 2015. In het volgende maandblad (december) zullen we een stortingsformulier inlassen. We hopen op een betaling voor het einde van dit jaar : wij hebben ook verplichtingen (FBVA- BFOV, St. John's, etc...).

Onze website zal volledig herzien worden. We zullen hulp krijgen van onze specialisten en onze "broederclub", de VMCC South Wales Section zal ons de basis structuur leveren.

Algemene Vergadering : noteer alvast zondag 29 maart in Duisburg (Tervuren) op uw agenda. We beschikken daar over een ruime parking (in elk geval tot op heden, want de besparingen bij het leger zouden immers voor verrassingen kunnen zorgen). Het Comité hoopt op een volle zaal. Laat ons uw verwachtingen kennen (wees realistisch a.u.b.... eis van ons niet wat jullie zelf niet zouden kunnen...). Opbouwende critiek blijft steeds welkom ... Vergeet niet dat we veel (kostbare) tijd, energie, kennis en netwerk in de club investeren. Daarom verwachten we vanuwentwege een minimum aan respect.

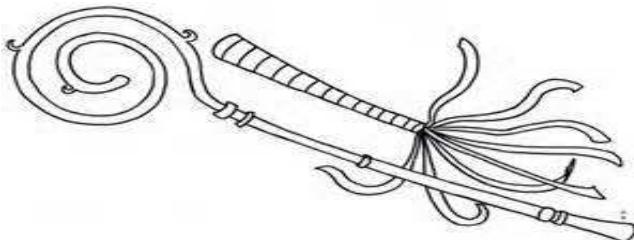
Dit is zoals zich op een rally in te schrijven met een Belgische motor uit de jaren 50 en druk uit te oefenen om te mogen deelnemen met een eigentijdse BMW... men geraakt moeilijk van zulke kwalijke reputatie af... Goed zo. Genoeg gezaagd.

Ik wens jullie een vrolijke Sinterklaasfeest. Die van Aalst hebben reeds het bezoek van Sint-Maarten gehad. Een mooi en sfeervol feest, maar opgepast, Zwarte Piet is op de loer...

Rijdt voorzichtig.

Paul Saint-Mard,

Voorzitter.



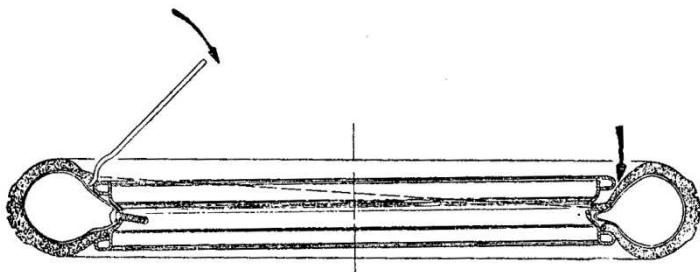
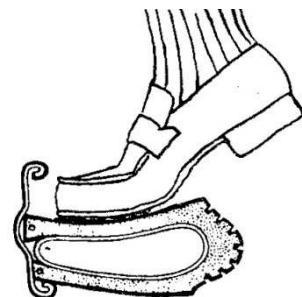
Les Pneus (2^{ème} partie).

Comment démonter, réparer et remonter un pneu?

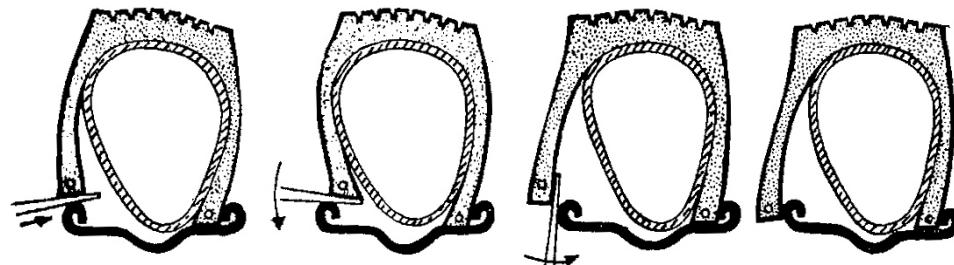
Presque tout le monde sait démonter un pneu en usant de force, en utilisant plusieurs leviers et beaucoup de temps. On trouvera ci-dessous l'exposé de la méthode aisée et rapide au moyen d'un seul levier et par laquelle rien ne peut être détérioré.

Démontage.

1. Dévisser l'obus et faire échapper le reste d'air.
2. Dévisser l'écrou serrant la valve contre la jante.
3. Au moyen d'un bouchon de valve dont la tête est fendue on dévisse, puis on retire l'obus de valve.
4. S'il y a longtemps que le pneu a été monté, décoller le pneu hors de la jante.
5. Repousser de plus de la moitié de sa longueur, la valve à l'intérieur de la jante.
6. Du côté opposé à la valve, poser les deux pieds ou les genoux sur le pneu de façon qu'il se place au milieu de la jante sur au moins la moitié de la circonférence sinon, le pneu sera difficile à démonter.
7. La tringle du pneu ayant pris position dans le creux de la jante, on introduit un démonte-pneu à côté de la valve en évitant de pincer la chambre.



Le levier sera introduit de bas en haut pour que le pneu ne soit plus concentrique à la jante. Il sera alors aisé, en exerçant une deuxième pesée, de faire sauter la tringle au-dessus de la jante.



Les différentes phases du démontage.

Un deuxième levier pourra apparaître nécessaire. Dans ce cas, on l'enfonce à 4 ou 5 cm du premier, à l'endroit où le pneu quitte la jante et on opérera comme déjà signalé. Le reste pourra être libéré avec les doigts et puis on extraîtra la chambre en commençant par le côté opposé à la valve. Revisser l'obus de valve à sa place, gonfler légèrement la chambre à air et de préférence en la plongeant dans l'eau, chercher l'endroit où elle est crevée. Marquer l'endroit repéré (au crayon bleu par exemple), sécher la chambre et la réparer de la manière suivante : avec un morceau de papier émeri, frotter la chambre à air à l'endroit de la crevaison pour donner au caoutchouc la rugosité nécessaire à un bon collage. Enduire de dissolution la partie ainsi traitée et, après séchage de l'enduit, coller la pastille, débarrassée au préalable de sa pellicule protectrice. Bien presser la pastille contre la chambre à air, notamment sur le pourtour. Saupoudrer de talc toute la partie réparée pour empêcher la dissolution sortant sous la pastille, de coller la chambre à air à la face intérieure de l'enveloppe. Vérifier avec soin l'enveloppe et en retirer, avec une pince, le clou, s'il y est resté enfoncé. Le collage de la chambre à air, effectué en cours de route de la manière ci-dessus décrite, n'est qu'une solution provisoire. La réparation définitive sera confiée à un atelier spécialisé qui vulcanisera une pastille convenable. Un tel atelier peut également réparer les enveloppes de pneu endommagées par les cailloux, éclats de verre, etc...

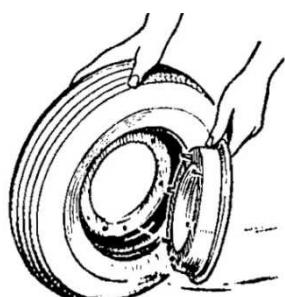
Remontage.

A notre avis, cette opération est encore plus aisée que le démontage.

1. Vérifier la présence et la bonne pose de la tresse de coton qui évite les blessures de la chambre par les écrous des têtes des rayons.
2. Frotter les talons du pneu avec une loque saupoudrée de talc.
3. Placer un côté du pneu sur la jante, en veillant à ce que son talon descende dans le creux du fond. Aucun levier n'est nécessaire pour effectuer ce travail.
4. Talquer la chambre à air. Introduire la valve dans son trou. Gonfler légèrement la chambre. Aider la chambre à se placer commodément.
5. Monter le second côté du pneu en commençant par le côté opposé à la valve et en ayant soin de poser les pieds ou les genoux sur chaque côté pour enfonce le pneu également. Si, vraiment, l'usage d'un levier s'avère nécessaire, on l'introduira par le bout présentant un petit crochet et, avant d'agir, on le mettra bien en contact avec le rebord de la jante. Il est important, en vue d'éviter le pincement de la chambre, de faire glisser le levier au fur et à mesure que le pneu entre dans la jante.
6. Tout en gonflant, vérifier si le pneu prend bien sa place avec ses talons contre les rebords de la jante.

N.B. Le démontage des pneus est excessivement facile sur certains scooters.

Les jantes construites en deux parties, comme sur ce scooter Peugeot, se démontent facilement.



Quels conseils donner pour que durent les pneus?

Voici quelques conseils donnés par Englebert-Pneus qui éviteront des ennuis:

1. Malgré que les nipples de rayons ont été limées et ne viennent pas faire saillie à l'intérieur, il est nécessaire de placer, sur le pourtour de la jante, un flap en caoutchouc pour protéger la chambre à air.
2. Réparez immédiatement toute coupure survenue à vos pneus. Dès qu'un pneu est entaillé, la blessure s'amplifie très rapidement, atteint les toiles et met l'enveloppe hors d'usage.
3. Ne pas laisser stationner le ou les pneus dans une flaque d'huile. Celle-ci « attaque» la gomme. Les pneus craignent aussi l'essence et le soleil.
4. Si l'on est amené à démonter un pneu, attention! Tâcher légèrement la chambre à air, veiller à ce qu'elle ne fasse pas de plis et ne se fasse pas pincer par les talons de l'enveloppe. Eviter l'introduction de corps étrangers entre la chambre et l'enveloppe (petits cailloux, déchets de papier, etc...).
5. Vérifiez si les jantes ne sont pas bosselées, voilées ou rouillées.
6. Les pneus doivent être débarrassés des objets durs tels que cailloux, éclats de verre, etc... enfoncés dans le dessin du pneu.

Mauvaise tenue de route.

Lorsque la direction d'une machine paraît être devenue plus dure et lorsqu'elle tire d'un côté quand on lâche le guidon, on vérifiera si le frein de direction est correctement réglé. Il est aussi vraisemblable que l'on ait, après crevaison, mal remonté une roue et qu'elle ne soit plus bien alignée.

Autres causes possibles:

- Jeu exagéré aux roulements d'un moyeu ou roulements détériorés.

- Fourche faussée par suite d'une chute ou d'un heurt.
- Roulements de tête mal centrés ou billes en mauvais état.

La machine dérape sur route mouillée.

Avant tout, bien vérifier si les 2 roues ont la même voie et, au moyen du tendeur de chaîne, déplacer la roue arrière pour qu'elle soit bien dans la même voie que la roue avant.

Il ne suffit pas de simplement replacer la roue arrière dans le milieu du cadre. Sur les machines usagées, le cadre et les fourches peuvent facilement être déformés.

Avoir les deux roues rigoureusement dans la même voie est plus important pour la sécurité de route, qu'une ligne de chaîne rigoureusement exacte, si même cela occasionne une dépense supplémentaire par suite d'usure plus rapide de la chaîne.

Sur les routes particulièrement glissantes cependant, aucune machine, si parfaite soit-elle, n'est complètement à l'abri d'un dérapage latéral.

Mais on sait beaucoup trop peu quelles merveilles peut réaliser dans ce domaine le fin profilage des pneus.



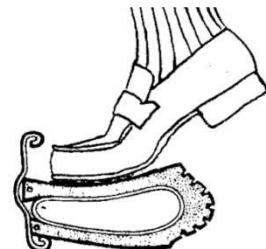
De banden (2^{de} deel).

Hoe een band demonteren, herstellen en opnieuw monteren?

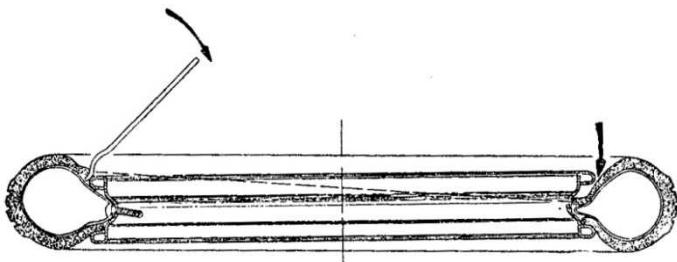
Met veel tijd, veel macht en een paar hefbomen kan bijna iedereen een band demonteren. Verder wordt uitgelegd hoe men met één enkele hefboom snel en gemakkelijk een band kan demonteren zonder hem te beschadigen.

Demonteren.

1. De luchttoelaatklep los vijzen en de lucht volledig laten ontsnappen.
2. De schroef, die de luchttoelaatklep aan de velg bevestigt, losvijzen.
3. Bij middel van het afdekstopje (met gespleten kop) van het ventiel het pipetje losvijzen en verwijderen.
4. Indien de band reeds lang op de velg gemonteerd is, deze losmaken.
5. Het ventiel voor ten minste de helft van zijn lengte in de velg duwen.
6. Aan de overkant met de twee voeten of knieën de band op het midden van de velg drukken, zoniet zal de band heel moeilijk gedemonteerd kunnen worden.

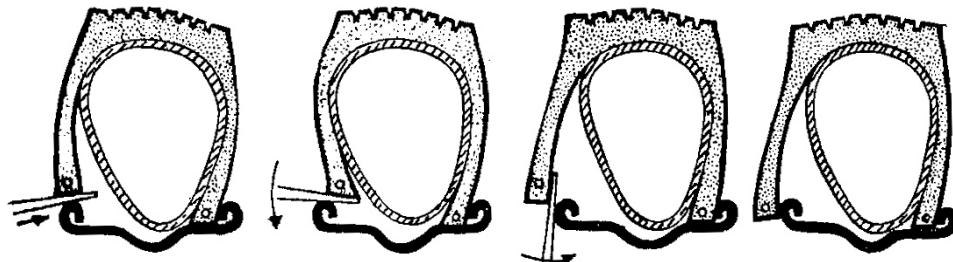


7. Nadat de riem van de band in de holte van de velg is geduwd, wordt een bandijzer naast het ventiel ingebracht, wel oplettend de binnenband niet te kwetsen.



De hefboom wordt van onder naar boven ingebracht zodanig dat de band niet meer concentrisch is met de velg.

Vervolgens zal het met een tweede druk gemakkelijk zijn, de riem van de band over de velg te wringen.



Demonteren in
4 stappen.

Het kan nodig zijn, een tweede bandijzer te gebruiken. In dit geval wordt deze 4 a 5 cm naast de eerste aangebracht en indien nodig zo verder. Verder kan de band met de hand afgenoomen worden. Vervolgens wordt de binnenband uitgehaald, te beginnen met de tegenovergestelde kant van het ventiel. De pipet wordt terug in het ventiel geschroefd en de binnenband wordt lichtelijk opgeblazen. Men kan dit nagaan door de band in het water te dompelen om eventuele lekken op te sporen. Het lek wordt gemerkt met een potlood zodanig dat men de plaats kan terug vinden voor de herstelling indien nodig.

Herstellen.

De binnenband afdrogen en als volgt herstellen:

Met een stukje schuurpapier de binnenband op de plaats van het lek schuren zodanig dat het ruw wordt. Kleefmiddel aanbrengen en laten drogen. Tenslotte het reparatiestukje aanbrengen en goed aandrukken. Talc op de plaats van de herstelling aanbrengen om te beletten dat het kleefmiddel de binnenband aan de band zou plakken. De buitenband nauwkeurig nakijken en indien nodig de nagel verwijderen. Deze herstelling, naast de weg uitgevoerd, is slechts een noodoplossing. De definitieve herstelling zal uitgevoerd worden in een werkplaats waar de binnenband degelijk zal gevulkaniseerd worden.

In zulke werkplaats kan ook de buitenband gerepareerd worden na beschadiging door keien, glasscherven,...

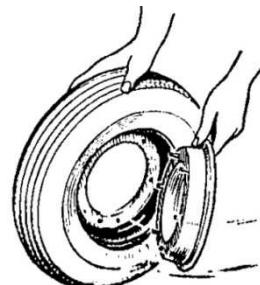
Monteren.

Wij menen dat deze operatie nog eenvoudiger is dan het demonteren.

1. Nagaan of de katoenen band aanwezig is en zich op de goede plaats bevindt, dit om beschadiging van de binnenband door de koppen van de spaken te vermijden.
2. De hiel van de band met talk inwrijven.
3. Een kant van de band op de velg plaatsen, zodanig dat de hiel ervan in de holte van de velg komt. Geen enkele hefboom komt hieraan te pas.
4. De binnenband talken. Het ventiel door het gat van de velg steken. De binnenband lichtelijk opblazen. De binnenband goed plaatsen.
5. De tweede kant van de band aanbrengen, beginnende aan de tegenovergestelde kant van het ventiel, hierbij zorgdragend dat men de band met de voeten of de knieën goed en evenwichtig aandrukt. Indien het noodzakelijk is, een hefboom te gebruiken, wordt deze aangebracht met de kant waar hij licht gebogen is om een goed contact te hebben enkel met de velg. Om de binnenband niet te beschadigen is het belangrijk de hefboom te verschuiven tot dat de band volledig gemonteerd is.
6. Tijdens het opblazen moet men oog hebben dat de hiel van de band zich goed over de ganse velg positioneert.

N.B. Op sommige scooters is het demonteren van de banden bijzonder gemakkelijk : zie figuur.

Sommige velgen, zoals op deze Peugeot scooter, zijn gebouwd in twee delen.



Hoe zorg nemen van de banden?

Zo kan men volgens "Englebert-Pneus" problemen voorkomen:

1. Hoewel de nippels van de spaken gevijld zijn en niet uitsteken langs binnen, is het noodzakelijk over de ganse omtrek van de velg een rubberen band te plaatsen teneinde de binnenband te beschermen.
2. Onmiddellijk iedere beschadiging aan de band laten herstellen. Iedere inkeping of beschadiging kan heel snel uitbreiden en zodoende het vlies definitief beschadigen.
3. Olie en benzine lossen de rubber op : stal uw motor daarin niet. De zon is ook schadelijk.
4. Indien men gedwongen wordt de banden te demonteren, wees steeds aandachtig de binnenband te talken en ook dat er geen vouwen in komen. Zorg dat deze niet geklemd worden tussen de velg en de hiel van de band. Vermijdt het opsluiten van vreemde voorwerpen tussen band en velg (steentjes, papier, ...).
5. Zorg ervoor, dat de velgen niet beschadigd zijn (roest).
6. Verwijder ieder vreemd voorwerp uit de tekeningen van de band: keien, glasscherven,...

Slechte baanvastheid.

Wanneer de besturing van de motor schijnbaar harder wordt en wanneer ze aan één kant trekt als men het stuur lost, zal men nazien of de stuurstang rem goed afgeregeld is. Het is ook mogelijk, na herstelling van een lek, dat het wiel niet rechtlijnig gemonteerd is.

Andere mogelijke oorzaken:

- Overdadige speling op de as of beschadigde kogellagers.
- Verwrangen vork na botsing of valpartij.
- Kogellagers van de voorvork slecht uitgelijnd of beschadigde kogels.

De machine slipt op nat wegdek.

Eerst en vooral nagaan of de twee wielen in lijn lopen. Indien nodig, het achterwiel in lijn brengen met behulp van de kettingaanspanner. Het volstaat niet heet achterwiel in het midden van het raam te plaatsen. Bij de oudere machines kunnen het raam en de vorken verwrongen zijn. De twee wielen juist in lijn plaatsen is belangrijker voor de veiligheid dan de ketting in lijn te hebben, zelfs indien dit wat kost (slijtage van de ketting).

Op gladde wegen is geen enkele machine uitgesloten voor zijdelingse slip. Minder bekend is echter is de noodzakelijkheid van een degelijk bandprofiel.



Wielen en naven. Eerste deel.

Een paar weetjes over wielen en velgen...

De wielen.

De motorfietsen en de bromfietseen zijn uitgerust met spaakwielen.

Op de scooters zijn geen spaakwielen meer gemonteerd omdat de diameter van het wiel te klein is en daardoor de lengte van de spaken beperkt is.

Het is niet eenvoudig voor een liefhebber en zelfs voor een ervaren mechanieker een spaakwiel te monteren. Het verbeteren van de slag van een wiel is iets voor een specialist. Nochtans kan een mechanieker een paar gebroken spaken vervangen.

De weerstand van een wiel is ernstig verminderd door het breken van één enkele spaak, waardoor de anderen meer belast worden. De velg gaat werken, het wiel zal slaan, de motor gaat tijdens het rijden beginnen daveren, en de band verslijft sneller. Het is dus noodzakelijk, dringend een gebroken spaak te vervangen.

De velg moet steeds goed in het midden van de vork gemonteerd worden. De kant van de naaf, aan de zijde van de remtrommel, komt dikwijls dichter bij de vorkstang dan de wang van de tegenovergestelde zijde van de naaf. Hiermee moet men rekening houden als men de nippels van de spaken aanspant.

Verchroomde velgen zijn te glad. Als men hieraan niet verhelpt, zal de band doorschuiven en aldus het ventiel van de binnenband afrukken.

Een bepaalde aanhechting kan aan de velg gegeven worden door deze met een weinig schuurpapier langs de binnenkant ruw te maken.

Opdat de velgen minder inetie zouden vertonen worden ze in lichte metalen lkegeringen vervaardigd. Sommige motards verlichten hun velgen door er gaten in te boren, wat de weerstand vermindert.

Hoe worden de wielen het best onderhouden?

De velgen.

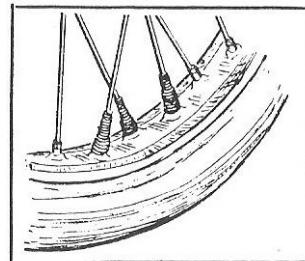
Indien deze verroest zijn, dienen ze afgeschuurde te worden met schuurlinnen en vervolgens geverfd met een roestvrije verf (type Hammmerite).

De spaken.

Indien men snel rijdt is het niet overbodig ieder paar spaken met een koperdraad aan een te binden. Zodoende, indien een spaak breekt, zal het stuk hiervan zich niet vasthechten aan de vork of het raam. Indien de gaten voor de spaakhoofden niet versterkt zijn, is het aan te raden, hier een rondeeltje aan te brengen.

Teneinde de schroeven (nippels) van de spaken niet te beschadigen zal men steeds een aangepaste sleutel gebruiken.

Teneinde statisch een wiel in evenwicht te brengen, is het soms noodzakelijk een loodbandje aan de spaken te bevestigen. Deze worden op hun plaats gehouden bij middel van een kleefband. Zie figuur hiernaast.



Hoe een wiel nakijken en centreren ?

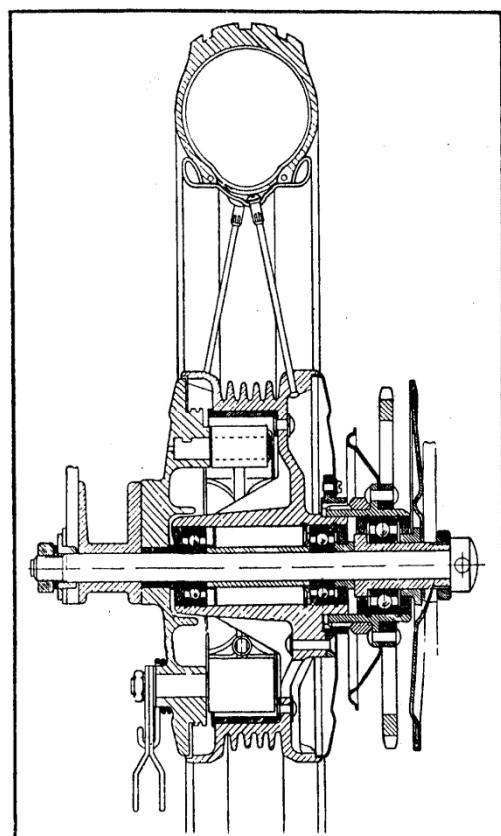
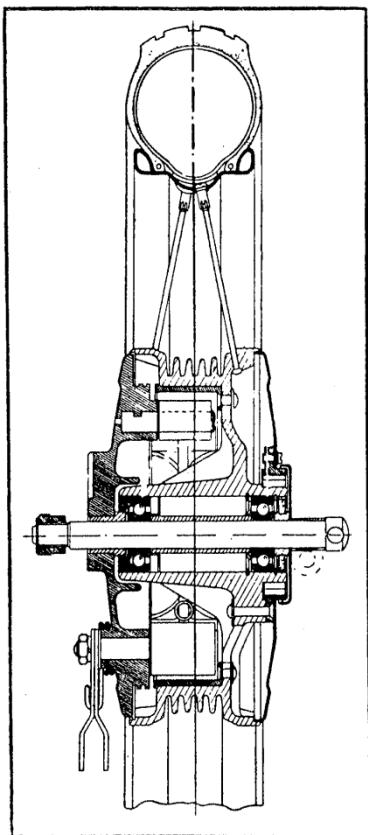
Een wiel dat "vierkant" draait belast ernstig de kogellager. Daarom is het noodzakelijk dat dit goed rond draait niettegenstaande de slagen dat het zijdelings of voorwaards opvangt. Af men toe moet de velg terug geplaatst worden in de twee vlakken. Om dit te doen wordt het wiel opgesteld in de vork van de motor ofwel op de werkbank. Vervolgens, bij middel van een stuk krijt, zal men nagaan of de hiel van de velg over gans zijn oppervlakte gemarkeerd wordt als men deze doet draaien. Indien dit niet het geval is, zullen de tegenovergestelde spaken los- en aangeschroeft worden.

Vervolgens zal men nagaan of het wiel niet slaat. Deze keer zal men het kriet aanbrengen aan de zijkant van de velg om na te gaan of deze niet "in diabolo" loopt. Indien een defect wordt vastgesteld zal men de spaken langs de kant van het kriet aanspannen en de tegenovergestelden losschroeven.

Indien men zelf een velg vlak of recht wilt doen draaien, mag de slag niet meer dan 1,6 mm bedragen. Zoniet is het beter een specialist te raadplegen want men kan meer kwaad dan goed doen.

Om de oppuntstelling van een velg te beëindigen zal men steeds nagaan dat geen enkel spaak uitsteekt, zoniet zal men deze afvijlen.

Een goed uitgelijnd en slagvrij wiel zal bij de minste impuls draaien.



Voorwiel (links) en achterwiel (rechts) van een Jawa 2-takt.

Roues et Moyeux. Première partie.

Qu'y a-t-il retenir au sujet des roues et des jantes ?

Les roues.

Les motos et les cyclomoteurs sont équipés de roues à rayons.

Les scooters ont aussi abandonné les roues à rayons métalliques parce que la jante étant trop proche du moyeu, il était difficile de placer des rayons.

Il est malaisé pour un amateur ou même un mécanicien de monter une roue à rayons; corriger les défauts de voile et de faux rond est un ouvrage de spécialiste. Les aptitudes du mécanicien lui permettent pourtant de remplacer un ou deux rayons.

La résistance d'une roue est sérieusement diminuée si un seul rayon est cassé car les autres en souffrent, la jante travaille, la roue se voile, la machine vibre exagérément en roulant, le pneu s'use. Il faut donc remplacer immédiatement un rayon brisé.

La jante doit toujours être bien au centre de la fourche. Quant à la joue du moyeu, côté tambour de frein, elle vient souvent plus près de son bras de fourche que la joue opposée du moyeu. Il faut en tenir compte quand on serre les nipples des rayons.

Les jantes chromées sont trop lisses. Si l'on n'y remédie pas, le pneu, en glissant, pourra arracher la valve de la chambre à air.

Une certaine adhérence est donnée à la jante en la frottant avec une toile émerisée, à l'intérieur de l'épaulement.

Pour que les jantes offrent moins d'inertie, on les fabrique en alliage léger. Certains motards allègent les jantes en les perçant de trous. Il ne faut pas perdre de vue que cette pratique se fait au détriment de la sécurité.

Comment entretient-on au mieux les roues?

Les jantes.

Si elles sont rouillées, elles doivent être grattées, passées au papier émeri puis peintes à l'antirouille (type Hammerite).

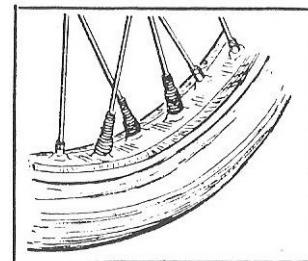
Les rayons.

Si l'on roule vite, il n'est pas inutile de ligaturer avec un fil de cuivre chaque paire de rayons à l'endroit du croisement. Il en résulte que de cette façon, en cas de rupture d'un rayon, les morceaux ne risquent pas de s'accrocher au cadre ou à la fourche.

A moins que l'emplacement des trous de tête de rayons ne soit renforcé, il est recommandable d'interposer une fine rondelle entre la tête de rayon et la jante.

Afin de ne pas arrondir les pans des têtes de rayon, il faut employer une clef de première qualité.

Pour équilibrer statiquement une roue, il faut parfois enrouler des fils de plomb sur les rayons près de la jante: on a intérêt à les recouvrir de chatterton (bande de toile collante)



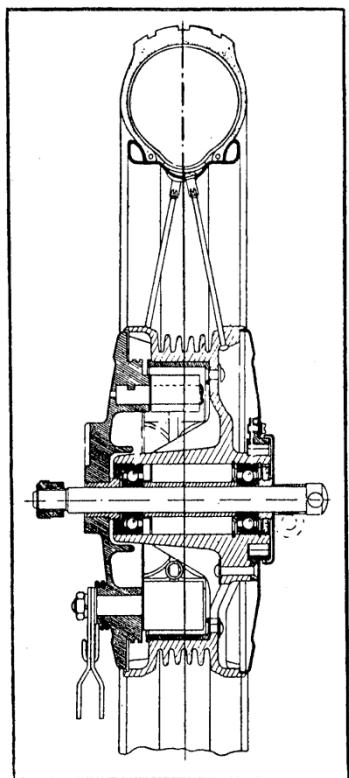
Comment vérifier et centrer une roue ?

On se doute qu'une roue "carrée" absorbe une forte résistance au roulement. Aussi il est absolument nécessaire qu'elle "tourne rond" malgré les chocs qu'elle reçoit latéralement et d'en face.

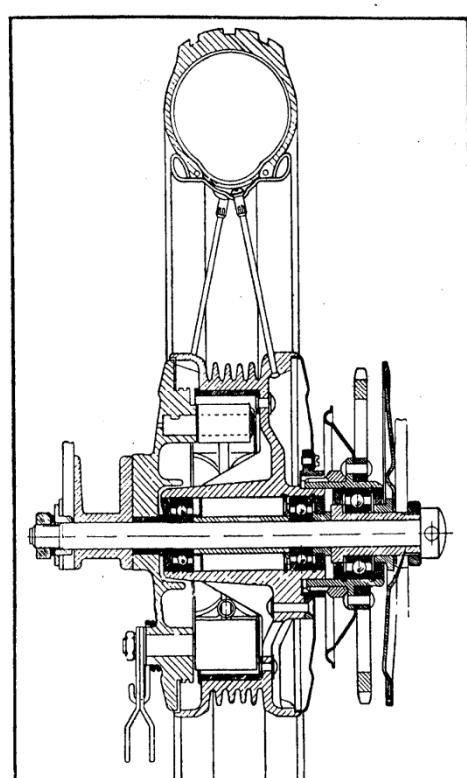
Il faut recentrer de temps à autre la jante dans les deux plans. A cette fin, on monte la roue sur la fourche de la moto ou sur une fourche dressée sur l'établi. La vérification se fait en présentant verticalement une craie très près du talon de la jante. Elle ne pourra frotter qu'uniformément.

Si ce n'était pas le cas, il faudrait desserrer alternativement les rayons extérieurs correspondant à l'endroit excentré et resserrer les rayons intérieurs, à moins que le contraire ne soit dicté par le raisonnement. Après cette opération, on vérifie si la roue n'est pas voilée en présentant cette fois la craie latéralement, sur le côté de la fourche afin de voir si elle ne tourne pas "en diabolo". Lorsqu'un défaut est constaté, on desserre le rayon situé du même côté que la craie et on resserre celui qui lui est opposé de l'autre côté du moyeu. S'il s'agit de redresser et de recentrer une jante dont le voilage dépasse 1,6 mm, mieux vaut s'adresser à un spécialiste, car un non averti, voulant s'improviser dans cette partie, fait souvent pire que mieux.

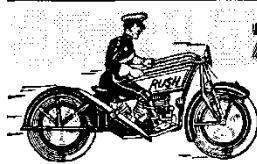
On termine la mise en ordre de la jante en s'assurant qu'aucun rayon ne dépasse sa nipple à l'intérieur. On limera éventuellement les bouts afin de protéger la chambre à air en vue de crevaisons possibles. Une roue bien alignée (sans pneu) se mettra à tourner à la moindre chiquenaude.



Roue avant (directrice)



Roue arrière (motrice)



ZOEKERTJES • ANNONCES

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

GRATIS ZOEKERTJES - ANNONCES GRATUITES.

Over deze rubriek wordt niet op voorhand gecorrespondeerd.
Schrijf a.u.b. klaar en duidelijk. En vergeet vooral niet je naam en contactadres of telefoonnummer te vermelden.

*Aucune correspondance préalable ne sera acceptée à ce sujet.
Ecrivez votre texte clair et net s.v.p., et n'oubliez pas votre nom
adresse ou numéro de téléphone.*

Rubriek / Rubrique : Te koop /A vendre 0
Gezocht/Recherché 0

Sturen naar / Envoyer à:
Jacques Bastiaens
Rue de la Résistance/Verzetstraat 28
1090 Brussel
E-Mail : jacques.bastiaens@telenet.be
Tel. 02.660.59.68 na/après 20 uur/h



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

AGENDA



RUILBEURZEN - BOURSES

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
11/01/2015	Bourse du mrfa Wall-Expo Rue des 2 Provinces Marche-en-Famenne	www.mrfa.be Tel. 0498 31 53 38
07- 08/02/2015	Moto Retro Wieze Thema Café racers Frame builders	www.motoretrowieze.be
01/03/2015	BOM Berlare Oldtimerbeurs Donklaan 125 te 9290 Berlare	www.bomberlare.be Tel. 0473 96 26 87
04- 05/04/2015	Hall du CEVA Oldtimerbeurs Chemin des Primevères 7800 Ath	Samedi 13h-18h Dimanche 10h-18h Tel. 0476 36 45 56
14/06/2015	Court-Saint-Etienne Bourse du Moto Retro club Stephanois	Tel. 010 61 46 14 Gsm 0479 12 62 49
21/06/2015	Oldtimer brommerbeurs Zaal Den Donk Kapelweg 52 Turnhout - Zevendonk	Info : oldtimer_brommerbeurs@hotmail.com Tel. 0474 59 77 58
Elke 2 ^{de} Zondag v.d. maand	10u tot 12u Kofferbakverkoop “In de Fortuin” gemeenteplein Kontich.	www.reKup.net/link/AMC-Contich

TREFFENS - CONCENTRATIONS

26/04/2015	Oldtimerrit BMW motoclub VI De Keyzershoeve Bergsebaan 2 2960 Sint Job in't Goor Alle merken pré 1969	Info: oldtimer@bmw-mc-vl.be Tel. 0473 92 49 67
14/06/2015	Court-Saint-Etienne Retro Moto Rallye G. Bétune	Tel. 010 61 46 14 Gsm 0479 12 62 49
27- 28/06/2015	BOM's Veteranentour	www.bomberlare.be

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

13/06/2015	Court-Saint-Etienne Expo Motos Anciennes	Tel. 010 61 46 14 Gsm 0479 12 62 49
------------	---	--

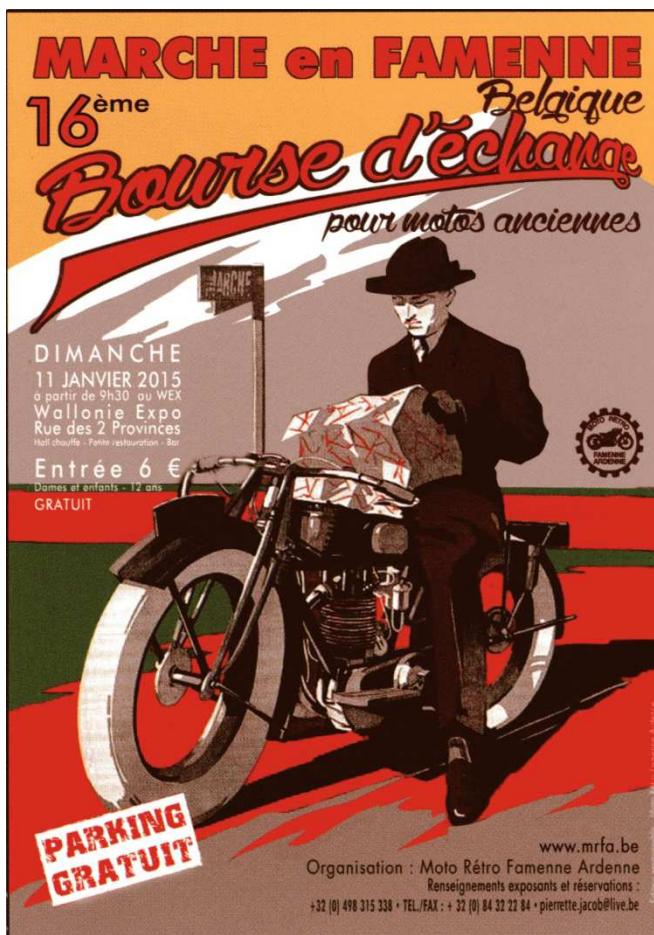
COMPETITION CROSS TRIAL CIRCUIT

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 – Hertswegestraat, 61 – 3080 Duisburg.

In samenwerking met - En collaboration avec



*South module
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, Bergenseestw. 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/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 Lierestwg 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 !