

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

Maandelijks tijdschrift - Revue mensuelle.
Décembre/December 2014

Numéro **341**^{ste} nummer

Verzending -expédition : Postkantoor Libramont

Jumelé avec

Affilié à

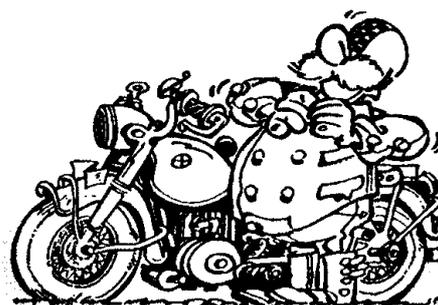
Verbroederd met

Aangesloten bij

VMCC South Wales

FBVA-BFOV

AMCA Europe



Expo Yves Campion à Moto Légende Paris 2014.

CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM



MAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VOOR LIEFHEBBERS VAN
VETERAANMOTORFIETSEN

REVUE MENSUELLE DES AMATEURS
DE MOTOCYCLETES 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 OBERGEN , 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 éventuellement 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

Prettige feestdagen

Joyeuses fêtes

Happy 2015



Le petit mot du Président.

Causerie de ceci, cela et autres choses.

Très chers ami(e)s,

Nous approchons à grands pas de la Saint-Jean d'hiver, cette période pivot qui doit voir les jours se rallonger et l'espoir de participer à de beaux rallyes naître dans les esprits de la plupart d'entre nous.

Le Comité souhaite à tous nos lecteurs une belle fin d'année et la réalisation de tous leurs souhaits. Nous ferons le bilan de l'année écoulée dans une prochaine revue.

Wieze 2015, nous y serons, vous aussi sans doute. Venez nous serrer la pince, vous y découvrirez notre plaque de calendrier, en métal émaillé, réalisée en France suivant un projet d'Yves Champion. Elle sera mise en vente au prix coutant de 5 €. C'est une série limitée, n'hésitez pas à en offrir à vos amis.

Le bulletin de virement pour la cotisation 2015 (25 €) est inséré dans la présente revue, ne traînez pas, ne croyez surtout pas que nous dilapidions vos sous... Que nenni, mais sachez que le club a aussi des frais de fonctionnement : cotisation FBVA, impression et envoi de la revue, organisation de l'assemblée générale (gouter crêpes), frais de correspondance,...Soyez sympas, évitez-nous les frais de rappel.

L'ambiance à la taverne « Le Royal » tout près de l'église Notre-Dame de Laeken est très agréable. Venez nous y rejoindre le 1^{er} vendredi de chaque mois, et, pour certains, provisoirement, le 3^{ème} vendredi au café « Den Hert », Brusselsesteenweg 20, à Grimbergen. Nous espérons vous y retrouver nombreux.

Bonnes fêtes au nom du Comité.

Paul Saint-Mard,

Président.

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

Beste vrienden en vriendinnen,

De eindejaarsfeesten staan aan de deur, de zonnewende is nabij, de dagen gaan binnenkort verlengen, en de hoop op mooie rally's begint vorm te nemen in onze gedachten.

Het Comité wenst aan alle leden en lezers een gezellig jaareinde en de verwezenlijking van al hun wensen. De balans van het voorbije jaar zullen we in een volgend nummer publiceren.

Wieze 2015, we zullen er zijn, jullie ook zeker ? Kom ons begroeten. Je zult er ons nieuw geëmailleerd clubkenteken ontdekken, in Frankrijk vervaardigd op basis van een ontwerp van Yves Champion. Het zal aldaar te koop zijn aan de kostprijs van 5 € het stuk. De uitgave is beperkt, aarzel niet en profiteer van de gelegenheid om uw vrienden te verrassen.

Het stortingsbulletin voor het lidgeld 2015 (25 €) vindt u in dit blad. Laat er geen gras over groeien en wees gerust, het zal goed besteed worden. Weet dat de club ook werkingskosten heeft : lidmaatschap BFOV, drukken en verzenden van het ledenblad, organisatie van de algemene vergadering (pannenkoeken), postzegels, briefwisseling. Wees vriendelijk, bespaar ons herinneringen...

De sfeer in het café « Le Royal » naast de Onze-Lieve-Vrouwkerk in Laken is gezellig. We verwachten u aldaar op de eerste vrijdag van elke maand en ook, voor wie het wenst, tijdelijk, op de derde vrijdag in café « Den Hert », Brusselsesteenweg 20, te Grimbergen.

We verwachten u talrijk.

Prettige feestdagen namens het Comité.

Paul Saint-Mard, Voorzitter.



La Rédaction se réjouit déjà d'un règlement rapide de vos cotisations, et vous souhaite ainsi qu'à vos proches de bonnes fêtes de fin d'année et le meilleur pour 2015, et beaucoup de kilomètres en moto.

De redactie van de Club verheugt zich reeds bij een spoedige storting van uw bijdrage, wenst jullie allen prettige eindejaarsfeesten en het beste voor 2015, en vele kilometers aan het stuur van uw motor.

Jacques en Marie-Henriette.

Roues et Moyeux.

Deuxième partie. Les notions de pinçage et de carrossage ont-elles leur intérêt dans les motos ?

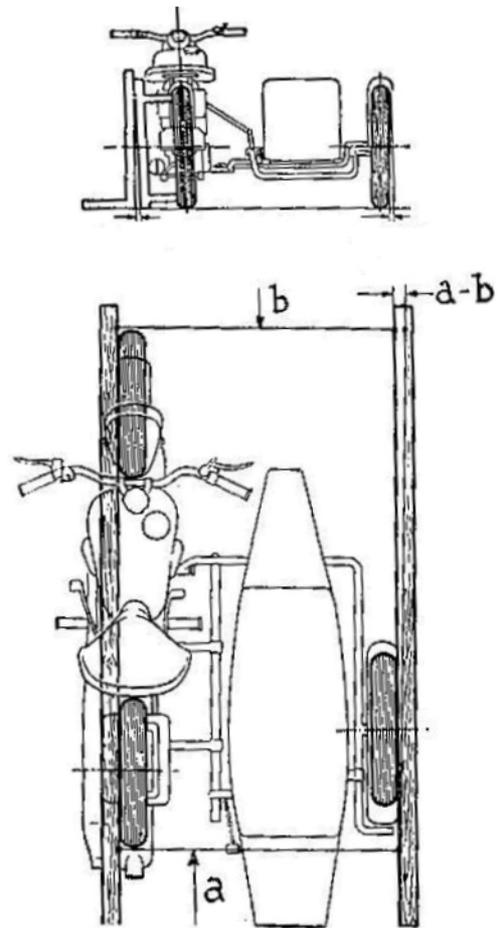
Cette terminologie intervient en effet quand on adapte un side-car à la moto. Dans ce cas, il est tout d'abord recommandable d'employer un guidon plus large et il est également possible d'utiliser un pneu plus gros pour la roue arrière. Pour obtenir une meilleure tenue de route de l'équipage et ménager le plus possible les pneumatiques, il est indispensable de prévoir aux roues un pincement et un carrossage suffisants.

En attelant pour la première fois, il faudra donc procéder comme suit: le pincement ou le pinçage doit être de 25 à 30 mm.

On le contrôlera à l'aide d'une latte bien droite appliquée contre la roue du side-car. La latte ne devra pas être parallèle à l'axe de la moto, mais converger un peu à l'avant. En d'autres termes, le pincement signifie que la distance arrière, mesurée comme renseigné ici, doit être supérieure à celle mesurée à l'avant. Voir figure : $b < a$.

Le pinçage se justifie par le fait qu'en marche, les roues arrière ont tendance à s'ouvrir vers l'avant. Il en résulte qu'à vitesse normale les roues, pincées à l'arrêt, rétablissent leur parallélisme.

En outre, le pinçage assure une meilleure tenue de route et une usure normale des pneus.



Le carrossage des roues de la moto devra être de 4 à 5 degrés, c'est-à-dire que, le side-car étant vide, la moto doit être inclinée de cette valeur vers l'extérieur. Ceci permet à l'équipage de se déplacer en ligne droite même en lâchant le guidon, en roulant à une vitesse normale (vers 60 km/h) sur une route plane ou très légèrement bombée. Si l'équipage tend à obliquer du côté du side-car, il faut accentuer le carrossage. Si l'obliquité est dirigée vers l'extérieur de l'équipage, le carrossage doit être réduit.

Comment procéder pour déposer et reposer les roues ?

Dépose et repose de la roue avant.

On dégage le câble de commande du frein, on dévisse avec une clef l'écrou de broche et on dépose sa rondelle Grower. Retirer la broche et déposer la roue.

Pour remonter la roue, emmancher la broche, enfiler la rondelle Grower et après avoir appliqué l'écrou avec une clef, comprimer à plusieurs reprises la fourche avant. Ensuite seulement serrer l'écrou à fond et rebloquer avec la clef la vis de serrage au bout du plongeur gauche. Vérifier encore une fois la suspension. Fixer le câble de commande et ajuster le frein de telle façon que la roue puisse tourner librement sans frotter.

Dépose et repose de la roue arrière.

Dégager le câble de commande du frein arrière, dévisser avec la clef ad hoc l'écrou de broche, enlever la rondelle, dégager et retirer vers la droite la broche de roue. A gauche, déposer le bras de réaction, dégager la roue des cannelures de l'entraîneur, incliner la machine et déposer la roue. Pour remonter la roue, emmancher la broche, enfiler la rondelle (sans faute), visser et serrer à fond l'écrou. Fixer le câble de commande de freins à l'arrière et ajuster celui-ci de telle façon que la roue puisse tourner sans frotter.

Comment vérifie-t-on l'état des moyeux ?

Ils diffèrent suivant le prix, le poids et l'âge de la machine.

Ils varient du simple roulement à billes jusqu'aux roulements Timken qui sont en fait des roulements coniques démontables à rouleaux, en passant par les Radiax. Ceux-ci offrent un épaulement-butée sur la face montée vers l'intérieur du moyeu.

Tous les moyeux ont ceci de commun, c'est qu'ils sont remplis de graisse épaisse, nantis d'un protecteur contre les poussières (disque de feutre, parfois de cuir). La graisse spéciale sert moins à la lubrification qu'à interdire l'entrée d'eau. Trop de graisse nuit, car elle pourrait fondre avec la chaleur, et limiter l'action des freins.

Les roulements sont à démonter périodiquement, à nettoyer et à remplir de graisse spéciale. On les colle contre l'oreille tandis qu'on fait tourner la cage: aucun grincement ne doit être audible.

Aucun écaillage, aucune tache ou pique n'est tolérée.

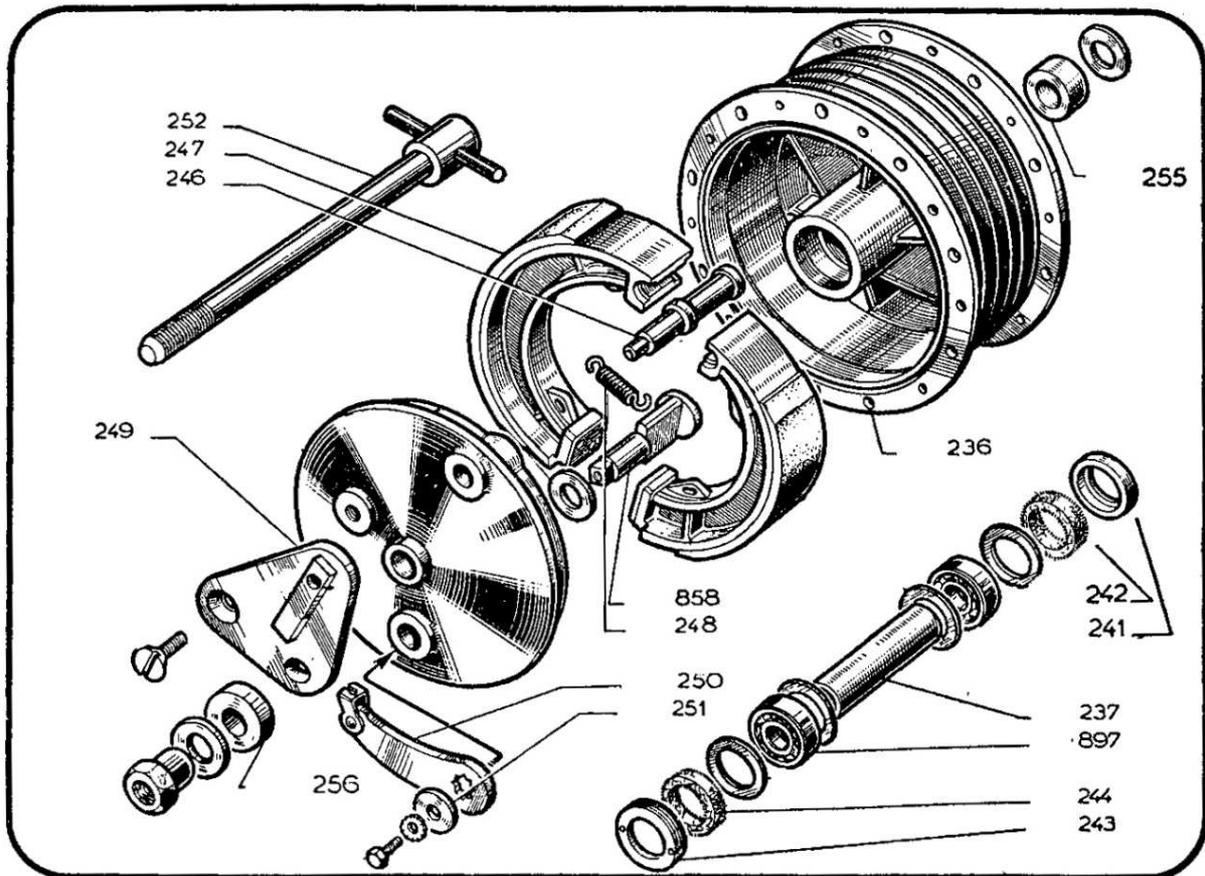
L'anneau de retenue ne peut être écrasé en aucun endroit.

Lorsque le cache-poussière en cuir est élimé, si l'on veut en confectionner un autre, on aura soin de découper le passage de l'axe avec un emporte-pièce dont le trou sera exactement celui de l'axe.

Celui-ci ne doit pas présenter le moindre fléchissement, pas plus que les billes ou les cônes. On ne doit pas les frotter à la toile émeri sur leurs parties travaillantes.

Il n'est pas recommandable de remplacer certaines pièces du roulement, mais bien la pièce entière si elle présente un jeu axial ou latéral.

Moyeu avant de la Gnome & Rhone 125 cc 2 temps



236. Corps de moyeu avant

237 Tube d'entretoise centrale

241. Rondelle cache-feutre

242. Feutre

243. Ecrou de blocage

244. Feutre d'écrou de blocage

246. Axe d'articulation

247. Mâchoire de frein

248. Ressort de mâchoire

249. Patte d'ancrage avec barrette

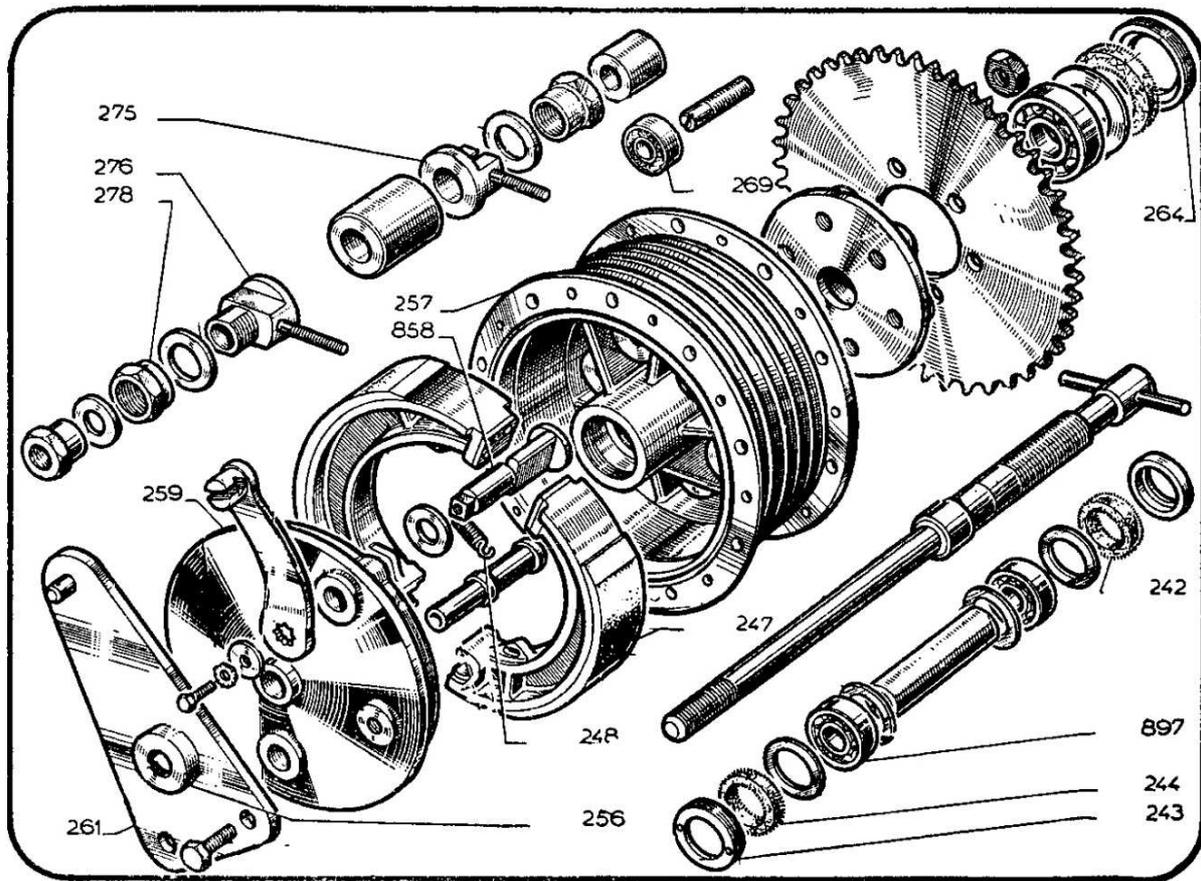
250. Bielle avec attache

255. Entretoise de serrage avant

256. Entretoise d'appui de patte d'ancrage

897. Roulement

Moyeu arrière de la Gnome & Rhone 125 cc 2 temps



242. Feutre

243. Ecrou de blocage

244. Feutre d'écrou de blocage

247. Mâchoire de frein

248. Ressort

256. Entretoise de serrage de flasque

257. Corps de moyeu arrière

259. Flasque arrière

260. Axe d'articulation

261. Patte d'accrochage avec téton d'ancrage

264. Ecrou de blocage

269. Silentbloc

275. Entretoise de tension de chaîne gauche

276. Entretoise de tension de chaîne droite

278. Ecrou de tendeur

858. Came

897. Roulement

*La moto Belge représentée au Salon Moto Légende 2014 à Paris
par notre ami Yves Champion.*



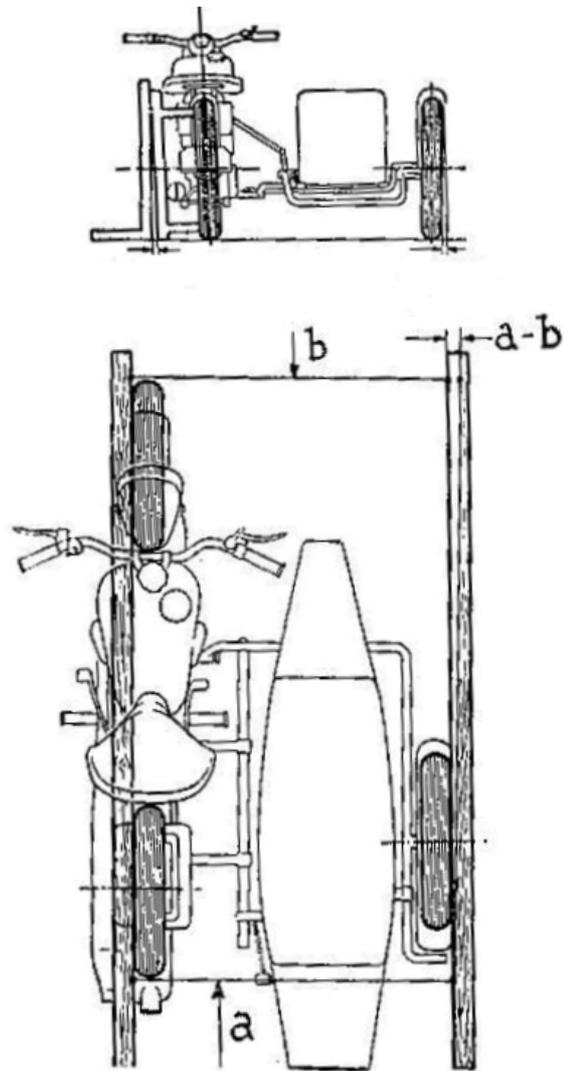
Wielen en naven. Tweede deel.

Enkele woorden over het belang van de toesporing en de wielvlucht voor de motoren.

Deze begrippen hebben belang bij het aanbrengen van een sidecar.

In dit geval is het aangeraden, een breder stuur te monteren als ook een bredere band op het achterwiel. Om een betere wegligging te bekomen en de banden te sparen, is het aangeraden een voldoende toesporing en wielvlucht te voorzien.

Bij het aanbrengen voor de eerste maal is het noodzakelijk een toesporing te voorzien tussen de 25 en de 30 mm : zie tekening



Om dit na te gaan zal men gebruik maken van een rechte plank, goed aangedrukt tegen het wiel van de sidecar: deze plank mag niet evenwijdig zijn met de as van de motor, maar samenlopend naar voren, d.w.z. de afstand aan het achterwiel moet tussen de 25 en de 30 mm groter zijn dan vooraan ($b < a$).

De toesporing is verantwoord doordat de wielen steeds willen open gaan tijdens het rijden. Bij gevolg lopen de wielen bij normale snelheid evenwijdig.

Daarenboven zorgt de toesporing voor een betere wegligging en een gelijkmatige slijtage van de banden.

De wielvlucht zal 4 a 5° moeten bedragen. Met andere woorden, met en onbemande sidecar moet de motor 4 a 5° naar buiten overhellen.

Zodoende zal het gespan zich bij normale snelheid (+/- 60 km/uur) zelfs met losgelaten stuur in rechte lijn verplaatsen op een vlakke of licht gebogen weg.

Indien het gespan neiging heft over te hellen langs de kant van de sidecar moet de wielvlucht verhoogd worden en omgekeerd.

Het af- en aanbouwen van een wiel.

Voorwiel.

De remkabel wordt vrij gemaakt, de asbout wordt met een wielsleutel los gemaakt, en het Grower onderdeel wordt weggenomen.

De as verwijderen en het wiel weghalen.

Om het wiel terug te plaatsen, de as aanbrengen, het Grower onderdeel aanbrengen, de moer aanspannen, en vervolgens verschillende malen de voorvork aandrukken en dan de bouten definitief aanspannen met de nodige sleutels. De vering van de voorvork nogmaals controleren.

De remkabel aanbrengen en zodanig regelen dat het wiel vrij kan lopen.

Achterwiel.

De remkabel wordt vrij gemaakt, de asbout wordt met een wielsleutel los gemaakt, en het Grower onderdeel wordt weggenomen. De as vrij maken en rechts uittrekken. Links, de reactiearm vrij maken en verwijderen, het wiel vrij maken van de aandrijving, de motor overhellen en vervolgens het wiel uitnemen.

Om het wiel terug te plaatsen, de as aanbrengen, het Grower rondeel aanbrengen, de moer aanspannen, De remkabel aanbrengen en zodanig regelen dat het wiel vrij kan lopen.

Hoe wordt de staat van de wielnaaf gecontroleerd ?

De staat hangt af van de prijs, het gewicht en de ouderdom van de machine. Er zijn verschillende soorten : eenvoudige kogellagers, Timken (uiteenneembare conische rollagers), Radiax...

Alle naven zijn met vast vet gevuld en tegen indringend stof beschermd bij middel van een vilten of lederen schijf. Dit special vet dient enerzijds voor de smering maar ook in het bijzonder om indringend vocht tegen te houden. Te veel vet is nadelig, kan smelten en de werking van de remmen verminderen.

De kogellagers moeten regelmatig gedemonteerd en gekuist worden en terug opgevuld worden met speciaal vet. Bij het draaien mag geen enkel krassend geluid waargenomen worden.

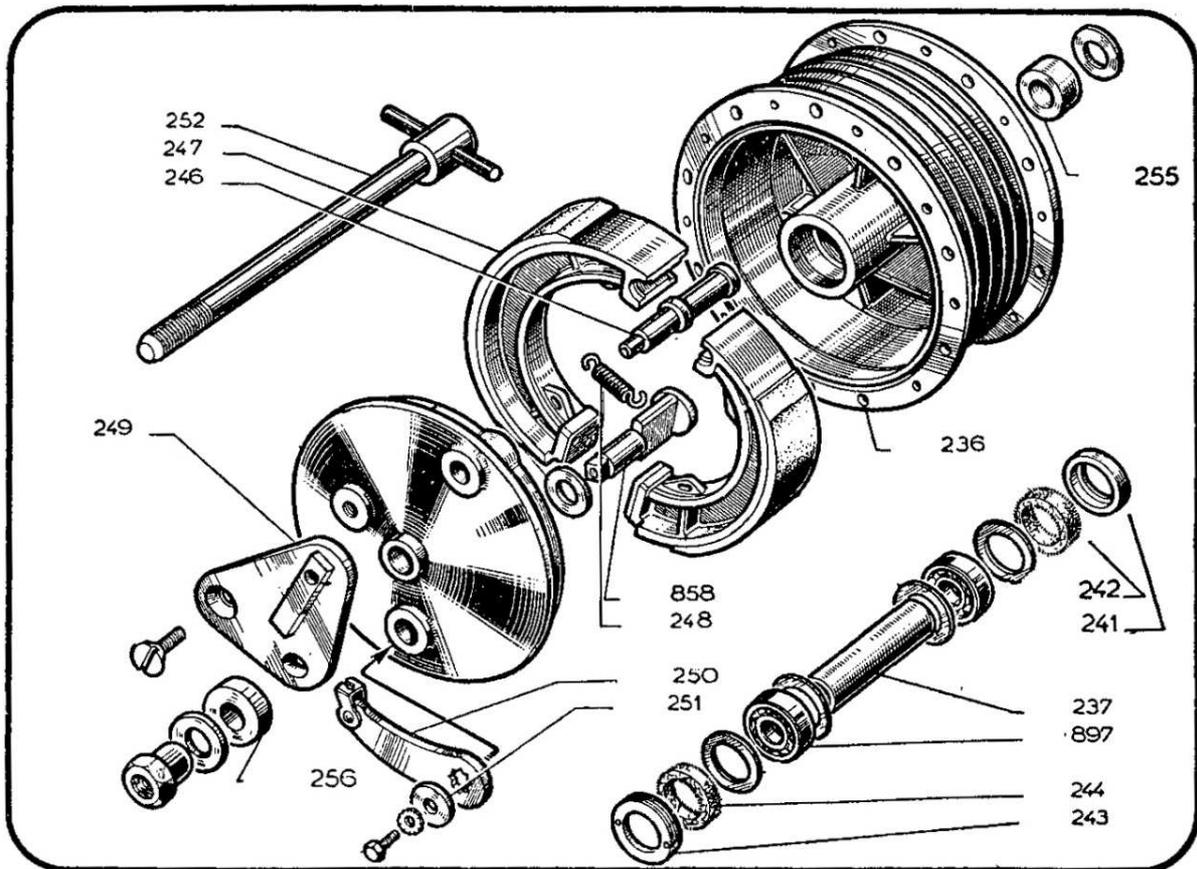
Roestvlekken en afschilfering zijn niet toegelaten. Het beschermplaatje mag niet beschadigd zijn.

Indien men een versleten lederen beschermerschijf wil vervangen en een nieuw wil maken, moet men steeds gebruik maken van een doorslag met de exacte maat van de as.

De as mag geen enkele afwijking hebben, de kogels of de conussen evenmin. Schuurlijnen is hier absoluut niet aangewezen.

Het is niet gewenst, onderdelen van kogellagers te vervangen, maar steeds het geheel in geval van speling.

Voornaaf van een 125 cc tweetakt Gnome & Rhone.



236. Voornaaf

247. Remschoen

237. Centrale afstandsbuis

248. Veer van de remschoen

241. Rondeel

249. Bevestiging van het staafje

242. Vilt

250. Remstang met bevestiging

243. Aanspanbout

255. Afstandstuk voorwiel

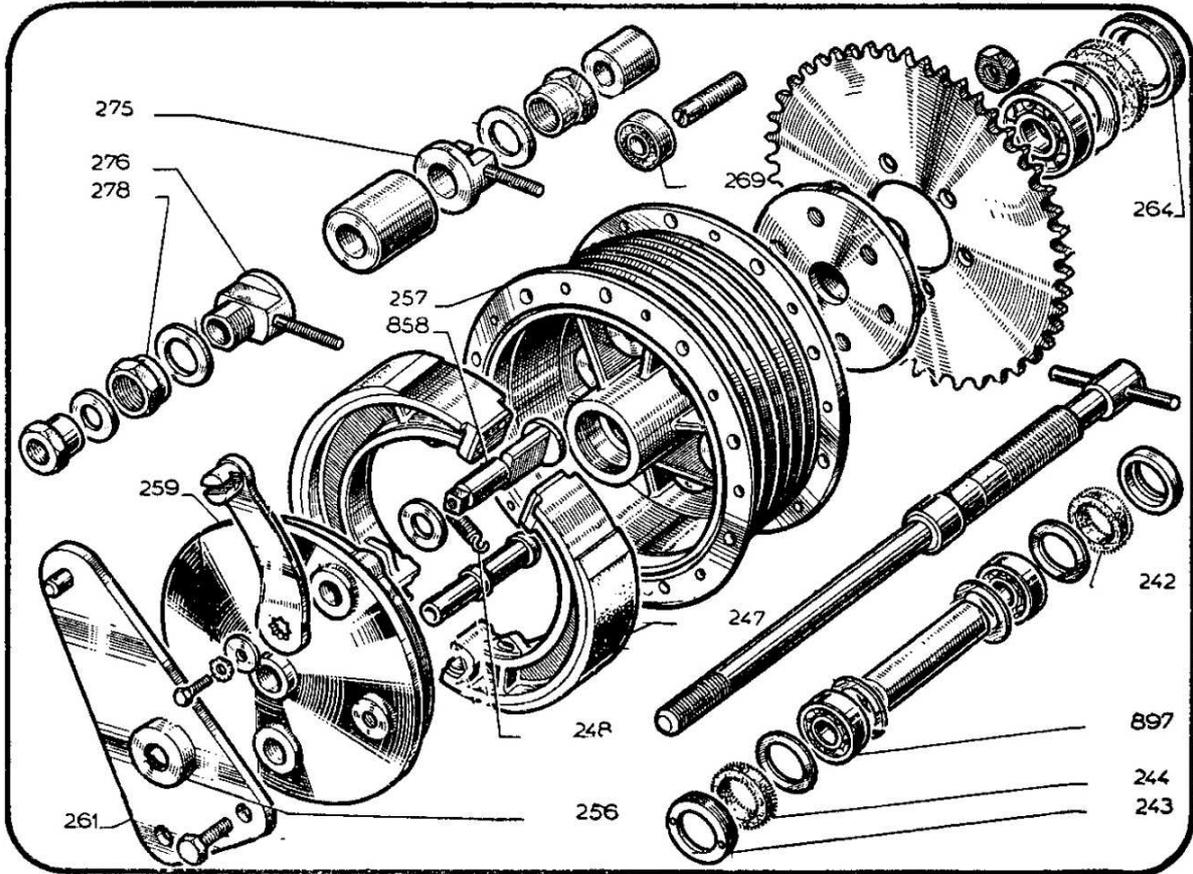
244. Aanspanmoer vilt.

256. Afstandstukje (bevestiging)

246. As van de remschoen

897. Kogellager

Achternaaf van een 125 cc tweetakt Gnome & Rhone.



- | | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| 242. Vilt | 261. Bevestigingsplaat |
| 243. Aanspanbout | 264. Aanspanmoer |
| 244. Aanspanmoer vilt | 269. Silentbloc |
| 247. Remschoen | 275. Afstandbus ketting links |
| 248. Veer van de rem schoen | 276. Afstandbus ketting rechts |
| 256. Afstandstukje (bevestiging) | 278. Moer voor de aanspanner |
| 257. Achternaaf | 858. Hefboom |
| 259. Achterflens | 897. Kogellager |
| 260. As | |

Le dîner aux moules vu par Dany Faict.

Lors d'une de nos réunions du 1^{er} ou du 3^{ème} vendredi en novembre, je me suis permis de prendre la parole pour dire ce que j'avais sur le coeur. Tout d'abord je tiens à remercier Jacques qui, pour une fois, n'était pas à la réunion, pour le travail qu'il fait en nous tenant toujours au courant des derniers mouvements du club, lieu de réunion etc, Marie-Henriette, également, chapeau pour le boulot qu'elle fait.

Au sujet de notre bourse, ben quand il nous est signifié de ne pas venir pour y vider nos poubelles, ben, ce qu'il y dans ma poubelle peut peut-être intéresser quelqu'un, *und so weiter*. Ce jour-là, je n'y suis pas venu, j'ai fait le rallye de Binche et y ai agréablement retrouvé plein de gens que je ne vois pas tous les jours, en plus de rouler un peu à fond la caisse, le panier en l'air, résultat, un rétro fêlé, pare-brise du side déboité, et plus tard une patte support de phare déchirée, c'était chouette, *no risk no fun*. Nous y avons discuté de tout, même un peu que le CMB a l'air de perdre des plumes, mais c'est à nous d'y remédier. Résultat, la bourse était un échec, il faut oublier ou choisir un autre moment.

L'intérêt du club et de ceux qui le font vivre se résume ainsi: dernièrement, notre ami Herman nous a quitté, nous y étions, mais, sur le parking il y avait 6 Harleys, même une venue du Limbourg sans compter la Harley du maître de cérémonie se rétablissant lentement d'un sérieux accident avec sa Harley (Herman était également membre du club Harley). De notre côté il y avait 3 motos, sans compter Yves qui se remet aussi d'un solide carton frontal avec une vieille bobonne qui allait aux champs, alors, purée, pourquoi pas plus de bécanes de notre part, Herman, Hans, Milou et Stéphane étaient heureux que nous soyons là, mais, purée les mecs, ils auraient été encore plus heureux si tous ceux qui sont venus en bagnole étaient venus en bécane, c'est quand même un club moto, m... quoi! La musique était excellente et prenante, merci à Kris, la gentille dame d'Herman.

Le “diner aux moules” , ok super, je voulais aussi y aller, l’initiative est excellente, mais en pleine semaine, moi, comme d’autres, nous on bosse en semaine, c’est pas possible pour bon nombre d’entre nous, c’est quand pas un club de pensionné(e)s, ouais bon, dans un an j’arrête de bosser et je serai pensionné... mais p... c’est pas comme ça que nous allons faire venir de jeunes membres au club. Lors de la réunion du vendredi soir, je viens toujours en bécane sauf cette fois-ci, Yves était le seul en bécane couleur rouge pétant. Vous qui habitez Bruxelles, sortez donc vos bécanes...Et si vous roulez en été en T-shirt, attention aux flics, je me suis fait pincer dans le centre de Gand par un soleil radieux... Maintenant, le lieu de réunion: tout le monde regrette le Saint-Anne, le bistrot de Jet à Beersel et le bistrot près de l’unif, mais bon, c’est le passé. En me rendant au café à Laeken , je passe devant un autre café et qui c’est que je vois avec sa superbe belle barbe à la ZZ-Top, non c’est pas un rabbin, c’est notre Jak de Humbeek, il me fait signe et en fait c’était dans ce superbe café voué à la famille royale que nous nous sommes réunis, (si quelqu’un a une photo du roi à moto, ben ce serait sympa de l’encadrer, de l’offrir, de l’accrocher au mur de ce café, même si nous ne retournons pas à bistrot). Si je n’avais pas vu Jak ben, je serais retourné chez moi, il est clair que nous recherchons un coin fixe pour nous réunir, nous avons essayé le café à la gare de Grimbergen, on peut même improviser un local à nous chez... dans le quartier de la gare du Nord et y apporter de quoi se désaltérer, comme dans le temps chez Gordon, on verra... Il est loin le temps où on accompagnait notre Roger Bonvalet solidement beurré sur son Adler à selle de léopard, escorté d’une bécane à sa droite et une à sa gauche pour le guider sur la route nocturne vers sa maison où l’attendait Nadine que j’ai fait voler dans mon panier... Roger, tu dois bien rire de nous là-haut... Bon, sur ce coup de gueule, n’oubliez pas que je vous aime tous, et que l’oignon fait la sauce, mais le merlan, même avec une bonne sauce, j’aime pas. A bientôt, support de phare soudé prêt pour peinture, clef de 13 en main, bonne route, cool, ça glisse...

Het mosseldiner gezien door Dany Faict.

Tijdens een van onze vergaderingen van de eerste of derde vrijdag van november heb ik het woord genomen om mijn hart te luchten. Eerst en vooral wens ik Jacques, die voor één keer niet aanwezig was, te bedanken voor al het werk dat hij doet, in het bijzonder voor het bijhouden en doorsturen van alle informatie in verband met de club en de vergaderingen. En ook hoed af voor het werk van Marie-Henriette.

Wat onze clubbeurs betreft, als ons opgedragen wordt, niet met onze afval te komen, wel, wat zich in mijn vuilbak bevindt kan soms in de belangstelling vallen van iemand anders *und so weiter*. Die dag ben ik niet gekomen, ik heb de rally van Binche gereden en heb er met veel plezier tal van mensen teruggezien, en dit boven op het rijden in volle vaart, met de korf in de lucht, met als gevolg een gescheurde spiegel, een ontwricht windscherm op de side, en later nog een gescheurde koplampsteun. Ik heb ervan genoten. *No risk no fun*. We hebben er over van alles gesproken, ook een beetje over de CMB die schijnbaar pluimen verliest. Maar het is aan ons, hieraan te verhelpen. Resultaat: de beurs was een mislukking. Dus, ofwel definitief vergeten, ofwel een ander moment kiezen.

Het belang van een club en zijn leden kan zo samengevat worden: onlangs heeft onze vriend Herman ons verlaten, we waren er, maar op de parking stonden 6 Harleys, zelfs een uit de Limburg, zonder de Harley van de ceremoniemeester die langzaam herstelt van een zwaar ongeval met zijn Harley (Herman was ook lid van de Harley club). Langs onze kant waren er slechts 3 motos, zonder rekening te houden met Yves die ook herstellend was van een zware frontale botsing met een oud vrouwtje op weg naar het veld. En nu, verdomme, waarom niet meer motoren van onze kant, Herman, Hans, Milou en Stéphane waren blij met onze opkomst, maar, verdomme, mannen, ze zouden veel gelukkiger geweest zijn, moesten de aanwezige clubleden de wagen geruild hebben voor de motor. We zijn nu eenmaal een motoclub, g.v.d.! de muziek was uitstekend en ontroerend, met dank aan Kris, de lieve echtgenote van Herman.

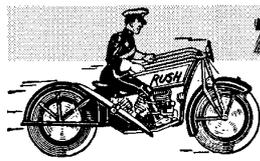
O.K. voor het “mosseldiner”, super, ik wou er ook bij zijn, een uitstekend initiatief, maar in volle week,... ik, zoals anderen, wij werken.

Het is niet mogelijk voor een groot aantal onder ons, we zijn toch geen club van gepensioneerden, ja, ... binnen een jaar stop ik met werken en ga ik op pensioen, dan kan ik meespelen... Op die manier zullen we geen jonge leden kunnen werven. Behalve deze keer kom ik steeds met de motor naar de vrijdag avond vergadering, Yves was de enig, met zijn fel rode motor. Jullie Brusselaars, haal uw motoren van stal ...En als jullie in de zomer in T-shirt rondrijden, pas op voor de flikken, ik ben in het centrum van Gent onder een stralende zon betrapt geweest.

En nu, de vergaderplaats: iedereen heeft heimwee naar de Saint-Anne, het café van Jet in Beersel en het café bij de unif, maar dit is het verleden. Terwijl ik me naar de Laken begaf passeerde ik langs een ander café en werd mijn aandacht getrokken door een kerel met een pracht van een lange baard op zijn ZZ-Top's, het was geen rabbijn maar wel onze Jak van Humbeek. Hij doet mij teken, en ik kom binnen in een pracht van een café, gewijd aan de koninklijke familie, waar we onze vergadering gehouden hebben. Zou iemand een foto bezitten van de koning per moto, dan zouden we deze kunnen inlijsten en aan de café schenken om de decoratie te vervolledigen, zelfs indien we er niet meer terug gaan. Moest ik Jak niet gezien hebben, wel, dan zou ik terug naar huis gegaan zijn. Het is duidelijk dat we op zoek zijn naar een vast vergaderlokaal, we hebben het café bij het station van Grimbergen getest, we zouden zelf een eigen lokaal kunnen overwegen, in het noordkwartier bij.... en er onze eigen drank meebrengen zoals destijds bij Gordon, we zien wel... Waar is de tijd dat we een goed geladen Roger Bonvalet op zijn Adler met luipaard zadel begeleid hebben, met een motor links een een motor rechts, op de nachtelijke weg naar zijn thuis, waar Nadine hem geduldig opwachtte. Roger, daar boven zul je wel met ons lachen...

Dit was nu wel een vinnige uitval maar vergeet niet dat jullie allen mijn vrienden blijven en dat de ajuin de saus maakt, maar de vis, zelfs met een goede saus, lust ik niet.

Tot binnenkort, de steun van de koplamp is gelast en klaar voor het verven, met de sleutel van 13 in de hand wens ik u een goede vaart, *cool*, en dat rijdt...



ZOEKERTJES • ANNONCES

TE KOOP

A VENDRE

Diverses motos en très bon état d'entretien ayant appartenu à notre regretté membre Emile Materne (la Pipe) sont encore à vendre et seront présentées à la bourse de Wieze.

Renseignements : Maréchal Francis.

gsm. 0476.63.96.83 de préférence le matin.

Er blijven nog een paar zeer goed onderhouden moto's van onze betreunde kameraad Emile Materne (de Pijp) te koop. Ze worden tentoongesteld op de beurs van Wieze.

Inlichtingen bij Maréchal Francis.

gsm. 0476.63.96.83 liefst 's morgens.

Diverse wisselstukken voor Saroléa Estafette 400 cc.

Rail galvanisé pour remorque : 50 €.

Moteur Royal Enfield.

Tel. 02.660.59.68

Gsm. 0477.310.802

GEZOCHT

RECHERCHE

Cherche cadre de NEAMDER +/- 1928 en acier cadmié.

Cherche moteur voiture AERO Modèle 20, 1000 cc,

2 cylindres, 2 temps, refroidissement à l'eau +/- 1934

Contacter A. Jacquet : 0498 57 88 36

COMMUNIQUE DU VMCB.

STAFFORD 2015, Un voyage organisé par le VMCB.

Dates : du vendredi 24 avril au dimanche 26 avril 2015.

Voyage en autocar et traversée par ferry.

Vendredi 24 :

Départ vers 4h30 de Liège (lieu à déterminer).

Arrêts à Spy, St Ghislain et Froyenne.

Visite du musée de Brookland (+/- 3h00).

Arrivée à Coventry.

Logement avec petit déjeuner anglais à l'hôtel Britannia *** en chambre double.

Samedi 25 :

Bourse de Stafford : ouverture de 9h00 à 17h00.

Dimanche 26 :

Départ 8h00.

Visite musée Brookland (+/- 3h00)

Arrivée à Liège vers 01h00 le lundi 27 avril.

Le prix comprenant le voyage en car, les 2 nuitées avec petit déjeuner, l'entrée au musée et à la bourse. Il ne comprend pas le repas du soir (en option).

Prix en fonction du nombre de participants. 50 places maximum.

Entre 30 et 40 personnes = 265 €

Entre 40 et 50 personnes = 235 €

Single possible, avec supplément de 85 € pour les 2 nuits.

Le repas du soir 3 services + café, mais sans boisson = 20 €

Sous réserve de modification de prix par les prestataires après le 1^{er} novembre 2014.

Contact :

Roland Mignolet

Tel. 04 278 32 50 atmospherecuir@yahoo.fr

PREINSCRIPTION SOUHAITEE pour le 20 décembre 2014.

Actuellement, 35 places sont réservées.

A G E N D A



RUILBEURZEN - BOURSES

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
01/02/2015	Bric & Brac motorbeurs Tresorierstraat 5 8980 Zonnebeke	
07- 08/02/2015	Moto Retro Wieze Thema Café racers Frame builders	www.motoretrowieze.be
26/02- 01/03/2015	Motorbeurs Utrecht Jaarbeursplein, Utrecht (NL)	www.motorbeursutrecht.nl
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 7800Ath	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 V1 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

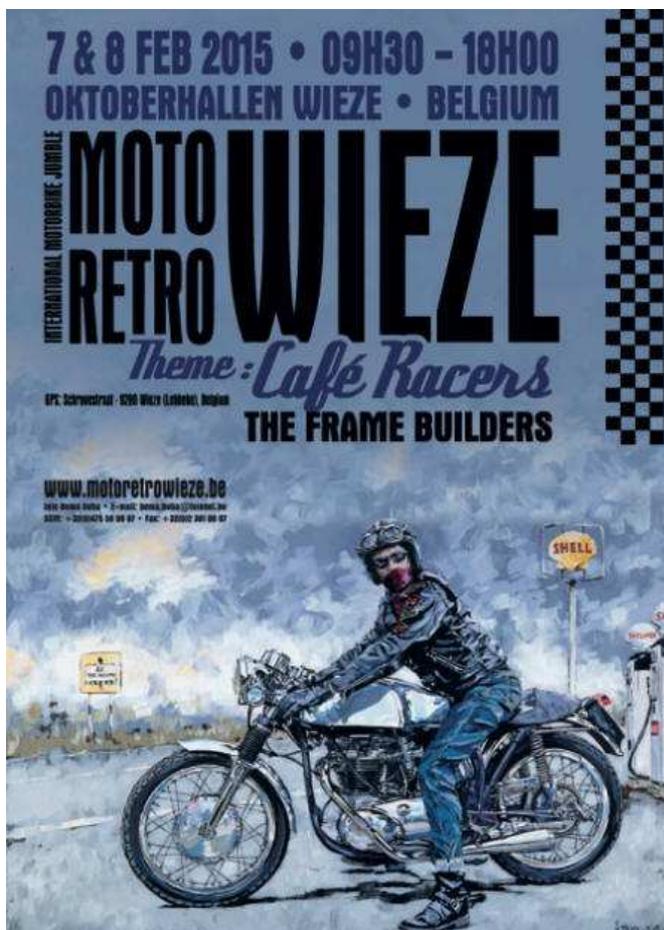
www.crmb.be

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>



+ **STAND CMB**

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 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



*Soupe noales
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
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
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/vélocoteurs	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 Liersestw 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 !