

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

Maandelijks tijdschrift - Revue mensuelle.
Februari / Février 2015

Numéro **342^{ste}** nummer

Verzending -expédition : Postkantoor Libramont

Jumelé avec

Affilié à

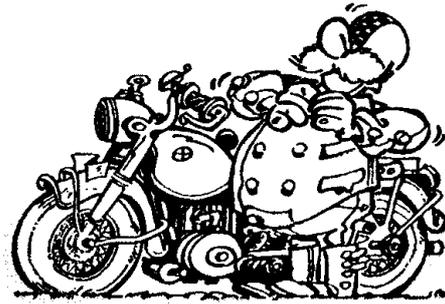
Verbroederd met

Aangesloten bij

VMCC South Wales

FBVA-BFOV

AMCA Europe



*Terrot militaire 500 cc 1919.
Foto M. Vanhouche.*

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

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

REDACTIE – REDACTION

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

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

LIDGELD - COTISATION

Een clubjaar loopt steeds tot eind december. Lidgeld **25 EURO** te storten op rekening
BE89 0013 1986 8185 van **CMB** met vermelding van uw naam, volledig adres en
eventueel lidnr.

Une année court jusque fin décembre. La cotisation de **25 EURO** est à verser au compte
BE89 0013 1986 8185 du **CMB** avec mention de votre nom, adresse complète et
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

Le petit mot du Président.

Causerie de ceci, cela et autres choses.

Très chers ami(e)s,

Avant tout, je vous présente, à titre personnel et au nom du Comité, nos meilleurs vœux pour cette année 2015. Le passage à l'an neuf amène toujours des bonnes résolutions. Comme tout un chacun, j'ai fait une petite liste de choses à faire, à terminer, à solutionner, à visiter et à vendre... Oui, avec le temps, j'ai collecté des kilos de pièces éparses pour mes différentes motos, au point que j'avais les trois quarts d'une moto qui a fini par être remontée et qui roule et j'ai encore de quoi remonter un moteur... ça, c'est Triumph d'avant guerre, et tout le reste est à l'avenant. Heureusement, il y a Wieze bientôt et je vais pouvoir me débarrasser d'un peu de mon brol, comme on dit à Bruxelles. Une autre résolution est de partir faire des rallyes à l'étranger, pas nécessairement à l'autre bout de la terre, mais pour retrouver des amis, voir d'autres amateurs et faire de nouvelles rencontres, faire du tourisme, visiter des musées (aussi techniques, voitures, avions, bateaux et machines outils...), faire des reportages photographiques pour alimenter la revue et avoir quelques choses à dire lors de nos réunions mensuelles. Aucune décision n'a encore été prise quant au lieu de réunion à Laeken, mais les deux établissements sont voisins, ce qui facilite la recherche des copains. Pour le reste, vous recevrez une invitation à notre assemblée générale, nous y débattons de l'avenir du club, de nos relations externes (meetings) etc.

J'espère que la météo sera convenable pour Wieze, que vous viendrez nombreux à notre stand. Vous y découvrirez nos nouvelles plaques de calendrier émaillées ainsi que nos badges, pins et stickers.

A vous voir bientôt.

Paul Saint-Mard, Président ad interim depuis trente ans.

Het woordje van de Voorzitter.

Van ditjes, datjes en andere zaken.

Beste vrienden en vriendinnen,

Om het jaar goed te beginnen presenteren ikzelf en het Comité onze beste wensen voor 2015. Iedere jaarwisseling gaat gepaard met goede voornemens. Zoals iedereen heb ik ook mij lijstje opgemaakt van dingen die ik zou willen doen, oplossen, afwerken, bezoeken en verkopen... Ja, met de jaren heb ik kilos wisselstukken verzameld voor mijn motoren, zodanig dat ik met $\frac{3}{4}$ van de wisselstukken uiteindelijk een motor heb samengesteld die nu rijdt. Er blijft nog voldoende over om een motor te monteren. Het is een vooroorlogse Triumph.

Gelukkig heeft de beurs in Wieze binnenkort plaats. Ik hoop daar een deel van mijn rommel aan de man te brengen.

Mijn andere voornemens zijn: deel nemen aan buitenlandse rally's (niet noodzakelijk aan de andere kant van de wereld, maar in het bijzonder om vrienden terug te zien en kennis te maken met andere liefhebbers), een beetje toerisme, musea bezoeken (technische, auto's, vliegtuigen, boten en zelfs machines...), foto's maken voor ons ledenblad en iets te vertellen te hebben op onze maandelijkse vergaderingen. Wat Laken betreft, hebben we nog geen beslissing genomen tussen de twee cafés, maar in ieder geval zijn ze niet ver van elkaar verwijderd en de vrienden zullen ons wel vinden.

Binnenkort zult u een uitnodiging ontvangen voor onze algemene vergadering alwaar we het onder andere over de toekomst van onze club en onze externe betrekkingen (meetings) zullen hebben.

Ik hoop dat de weergoden ons in Wieze zullen gunstig zijn. Wij houden er een stand alwaar u kennis zult kunnen maken met onze nieuwe club stuurkenteken in email en de overige kentekens (badge, pins, stickers).

Tot binnenkort.

Paul Saint-Mard, interim-voorzitter sinds dertig jaar.

Wielen en naven.

Derde deel.

Hoe demonteert en hermanteert men de drie soorten naven?

a) Eenvoudige naaf.

Het is een naaf gemonteerd met kogels op conus en schaalte, die het meest lijkt op diegene van de fietsen en de bromfietsen. Ze zijn bijna identiek op het voor- en het achterwiel. Laat ons veronderstellen dat we alle onderdelen van de naaf terugvinden in een doos en dat, na het nazicht ervan, we ze terug moeten plaatsen in de machine.

Nummer (12) wordt vastgezet op de as (26). In het vaste deel (10) van het wiel plaatsen we het schaalte van het lager.

Vervolgens leggen we het wiel op de werktafel, vullen we het schaalte met vet en duwen er de kogeltjes in. De as (26) wordt op zijn plaats gestoken en, vermits er een ringetje (12) aan is, worden de kogeltjes op hun plaats gehouden. Vervolgens wordt het vilt (28) tegen het schaalte (11) gedrukt.

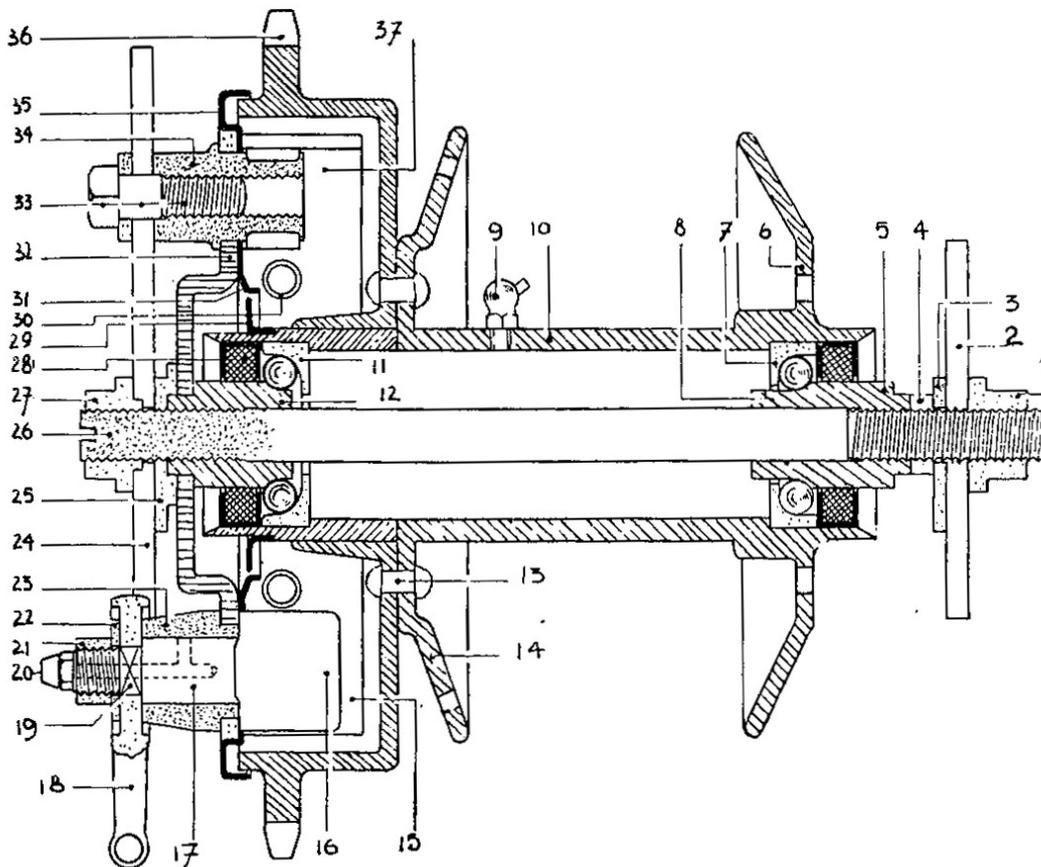
Het wiel wordt omgedraaid, zorg dragend de as (26) vast te houden. Vervolgens wordt het schaalte (7) in de naaf gestoken. We vullen het schaalte met vet en duwen er de kogeltjes in. De moer (5) wordt aangespannen. Het wiel wordt terug omgedraaid om de plaat (6) aan te brengen, en vervolgens wordt de schroef (13) aangespannen. Men doet hetzelfde langs de andere kant met het tussenstuk (2).

Nu kan men het wiel terug in de vork plaatsen. De plaat (6) wordt met een draaiende beweging aangebracht, zo danig dat de bus (34) net tegenover de bevestiging aan het raam komt. Vervolgens wordt de schroef (27) aangespannen als ook (32). Vervolgens wordt (27) volledig vastgedraaid zonder aan (1) te raken. Vervolgens moeten we nog slechts de laterale speling van de lagers regelen, die gevoelig zijn op een lichte druk op de velg. Hiervoor wordt (4) losgeschroefd en (5)

aangespannen tot op het moment dat er nog een lichte speling voelbaar is. Deze is noodzakelijk om de lagers niet te snel te beschadigen. Misschien zal het noodzakelijk zijn, de schroef (5) licht te lossen nadat de tegenmoer (4) aangespannen is.

Vermijdt overtollig vet, zoniet kunnen de vilten rondelen (28) niet beletten dat de smering in de trommels terecht komt. Noteer dat er geribde plaatjes (29) voorzien zijn.

Zie hier : achternaaf op kogels.



b) Naaf voor snel herstellen van de binnenband.

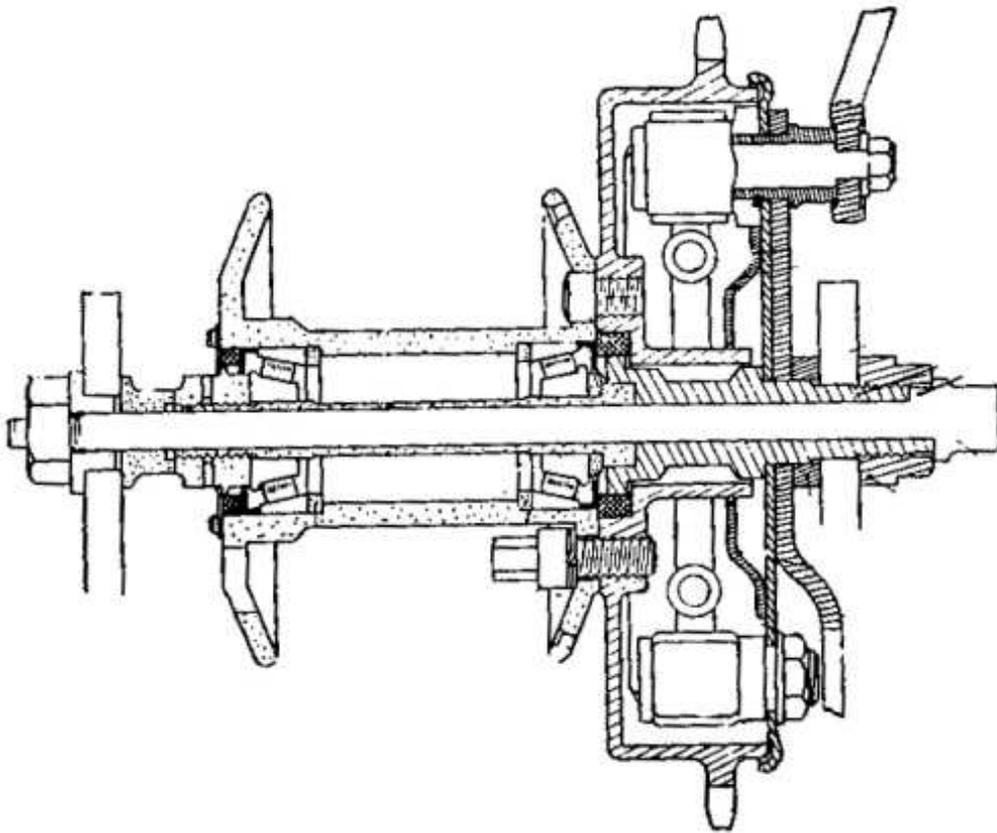
Met dit model is het niet noodzakelijk de ketting te verwijderen in geval van lekke achterband. Het wiel moet zelfs niet uit het raam genomen worden. De afstelling gebeurt zoals hierboven vermeld.

In geval van een lekke achterband gaat men als volgt te werk : men zet de motor op zijn steun, men draait het bewegende deel van het

spatbord naar omhoog, met zorg voor de draad van de achterverlichting. Men halt de lekke binnenband uit langs de tegenovergestelde kant van de ketting en herstelt deze zoals bij een eenvoudige fiets. De truk bestaat erin, na de wielmoer en zijn rondeel losgemaakt te hebben, de wielas uit te trekken, waarbij de afstandsbus er uit valt.

c) Naaf met afzonderlijke as.

Hier is het mogelijk, het wiel te verwijderen, maar de remmen en de ketting blijven op het raam. Dit is een zeer kostelijk systeem.



Demonteren.

Indien nodig het wiel te demonteren terwijl de machine op zijn voet staat, draait men het verplaatsbare deel van het spatbord naar omhoog. Bij middel van een buissleutel door de opening (9) wordt de moer (13) losgemaakt. De centrale moer (1) wordt losgevezen, wat toelaat de centrale as (20) te verwijderen. Dan valt de afstandsbus (5). Nu is het wiel los.

Waarom zijn er geen smeernipples meer op de wielnaven ?

Door tijdens het onderhoud overtollige smering aan te brengen drong het vet in de remtrommel, zodanig dat het remmen niet meer efficiënt was. Dit gebeurde vroeger ook bij fietsen. Alleen de naven waarvan het inwendig systeem van vrij draaiend wiel waarvan de rolletjes zeer beweeglijk moeten blijven en zeker niet plakken moeten uitsluitend gesmeerd worden met fijne olie. Slechts voor de smering van kogellagers blijft vet de beste oplossing. Het lange leven van de kogels en de kogellagers wordt bevorderd door de afwezigheid van stofdeeltjes. Om dit te vermijden gebruikt men vilten rondeeltjes die indringend stof moeten beletten.

Onderhoud en regeling van de naven.

Vanzelfsprekend vergt de achternaaf meer zorg en onderhoud. Ten eerste moeten de bevestigingen aan het raam perfect evenwijdig zijn, en op de zelfde hoogte, zodanig dat er geen spanningen ontstaan op de as, waardoor de kogellagers niet meer concentrisch zouden zijn. Het is duidelijk, in dit geval, dat de kogellagers vlug beschadigd zullen zijn. De mechaniker moet erop letten (trouwens voor alle tweewielers) dat de naaf bij het eerste gebruik van tijd tot tijd zou nagezien worden opdat er niet te veel speling optreedt tijdens de “rodage”. Houdt er rekening mee, dat de afstelling van de naaf altijd moet gebeuren langs de kant van de conische regelschroef, d.w.z. tegenover de remtrommel, waar de vaste conus steeds aangeschroefd moet blijven tegen de ring.

Bij her-montage moet men steeds alle delen aanbrengen langs de kant van de trommel en vervolgens, als alles op zijn plaats is, regelt men aan de tegenovergestelde kant.

Indien de naaf teveel laterale speling heft, zullen de kogels niet op hun baan lopen en zodoende de conus beschadigen.

Anderzijds, indien de regeling te vast is, en dat hangt van weinig af, is de werking van de stukken niet zoals het moet.

Indien de naaf correct is afgesteld, moet men met de hand het kettingtandwiel bevestigd aan de tandwieldrager naar voor en naar achter kunnen bewegen zonder tegenstand. Men mag geen enkele speling op de as waarnemen. Om dit te controleren kan men de naaf na afstelling op de werkbank bevestigen en met de hand het kettingtandwiel naar voor en achter doen draaien, er mag geen weerstand zijn. Vervolgens, langs de kant van de trommel, de as vast nemen en nagaan of er geen laterale speling is.

Eens afgesteld op deze wijze, het wiel terug in het raam plaatsen, de twee moeren aanspannen. Men kan vaststellen dat, indien we een zijdelingse druk op de velg doen, men een toegelaten speling van 1 mm kan vaststellen. Probeer niet deze speling ongedaan te maken, ze is noodzakelijk voor een goede werking van de inwendige onderdelen van de naaf.

Men moet ook nazien, nadat men de wielmoeren goed heft aangespannen, of het kettingtandwiel gemakkelijk met de hand kan bewogen worden. In geval dat de lager aan de kant van de motor beschadigd is dient men over het algemeen de regelconus, het schaalte en de kogels te vervangen.

N.B. Wanneer men een krassend geluid in een wiel vaststelt terwijl men dit doet draaien (motor op de voet) is het mogelijk dat er een kogel of een rol beschadigd is of dat er een vreemd voorwerp in het lager is geraakt. Er is dan maar één oplossing mogelijk : demonteren en vervangen van alle kogels en rolletjes. Met mate speciaal kogellagervet aanbrengen.

Roues et Moyeux.

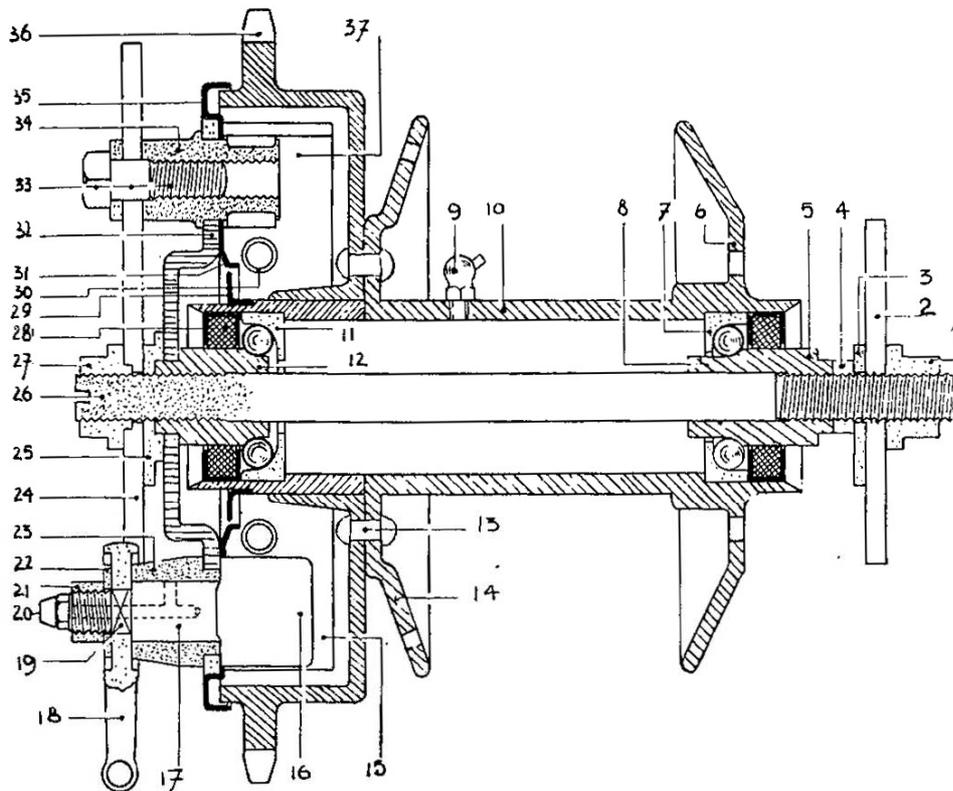
Troisième partie.

Comment démonter et remonter les trois espèces de moyeux?

a) Moyeu simple.

C'est le moyeu avec roulements à billes sur cône et cuvettes qui se rapproche le plus de celui utilisé sur les vélos et cyclomoteurs. Ils sont pour ainsi dire les mêmes à l'avant et à l'arrière. Supposons que le moyeu est démonté en toutes ses parties constitutives éparses dans une boîte et que nous devons les replacer sur la machine après en avoir vérifié les éléments. On serre à fond (12) sur l'axe (26). Dans le corps (10) solidaire de la roue, plaçons la cuvette du roulement, couchons la roue sur l'établi, graissons la cuvette et enfonçons-y les billes. L'axe (26) est alors enfilé et comme il porte une bague (12), les billes sont maintenues dans leur logement. Poussons le feutre d'étanchéité (28), contre la cuvette (11). Couchons alors la roue sur sa face opposée tout en tirant sur l'axe (26) de façon à ce qu'il ne tombe pas. On introduit alors la cuvette (7) dans le moyeu. On la garnit de graisse, on y enfonce les billes et on visse l'écrou (5). On retourne de nouveau la roue pour placer le plateau (6) porte-segments et on serre par l'écrou (13). On fait de même à l'opposé symétrique en glissant l'entretoise (2). La roue peut être déjà replacée dans la fourche. Le plateau porte-segments est amené par rotation de façon que le pivot-douille (34) s'arrête en face de sa patte de fixation au cadre, puis on bloque l'écrou (27) et on visse (32) à fond. On cale à fond l'écrou (27) sans toucher à son opposé (1). Il ne reste plus qu'à régler les roulements dans leur jeu latéral qui est sensible quand on fait une pesée sur la jante. Pour cela, on desserre (4) et on serre (5) jusqu'au moment où un léger jeu est encore sensible. Celui-ci est nécessaire si on ne veut pas abîmer très vite les roulements. Peut-être faudra-t-il desserrer légèrement l'écrou (5) après avoir bloqué le contre-écrou (4). Le moyeu ne doit pas être graissé avec exagération sinon les rondelles de feutre (28) seraient

insuffisantes pour éviter la présence de lubrifiant dans les tambours.
A noter que des chicanes (29) en tôle sont quand même prévues.



Moyeu arrière sur roulement à bille

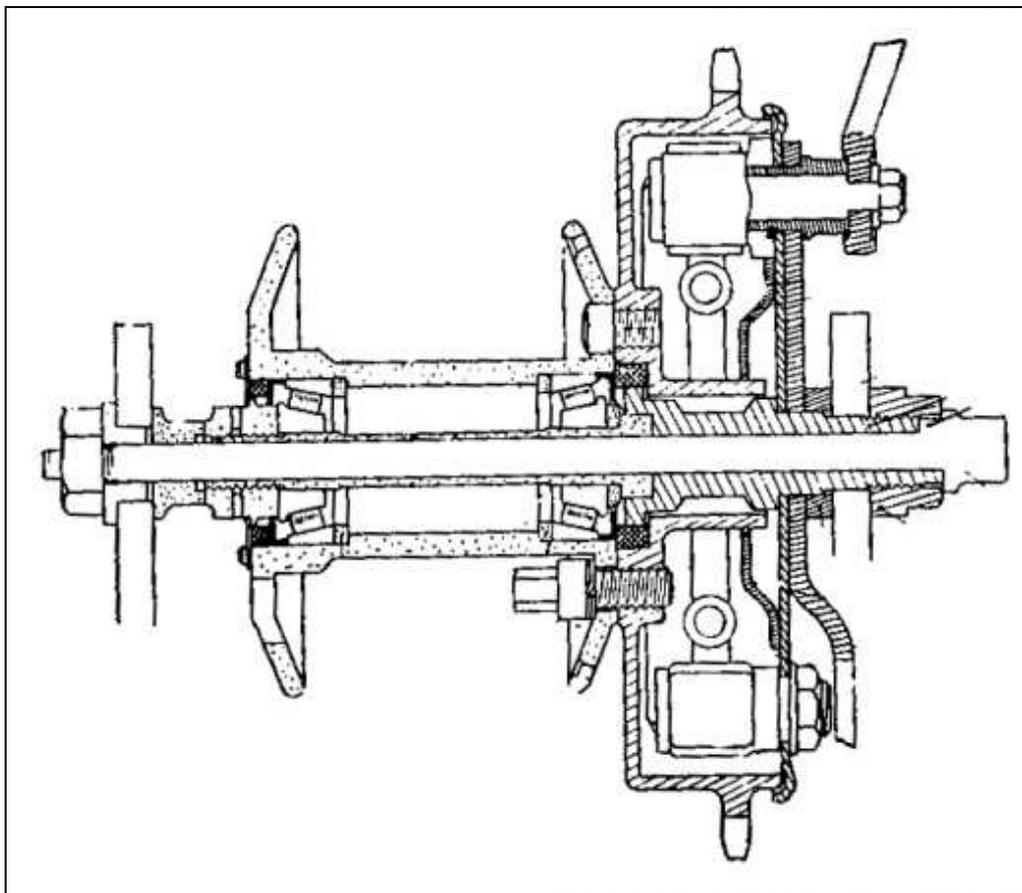
1. Ecrou extérieur — 2. Main droite de fourche arrière — 3. Entretoise — 4. Contre-écrou de blocage du cône 8 — 5. Ecrou six-pans de réglage du roulement de droite — 6. Joue droite de moyeu — 7. Cuvette de roulement droit — 8. Cône de roulement muni de la pièce 5 pour le réglage des roulements — 9. Graisseur de moyeu — 10. Corps du moyeu — 11. Bague extérieure du roulement gauche — 12. Bague de roulement vissée à fond de filet — 13. Rivet d'assemblage — 14. Joue gauche de moyeu — 15. Segment — 16. Came — 17. Axe de came — 18. Levier de came — 19. Carré de l'axe recevant 18 — 20. Chapeau graisseur — 21. Ecrou de blocage du levier 18 sur 19 — 22. Rondelle — 23. Douille du levier de came — 24. Montant arrière gauche de la main du cadre — 25. Ecrou de fixation du plateau porte-segments — 26. Filets sur l'arbre — 27. Ecrou avec épaulement de centrage — 28. Feutre d'étanchéité — 29. Pare-graisse — 30. Ressort de frein — 31. Pare-graisse — 32. Plateau porte-segments — 33. Vis de blocage du pivot de segment — 34. Pivot de segment — 35. Tôle pare-poussière — 36. Roue dentée avec tambour de frein — 37. Segment de frein.

b) Moyeu à démontage rapide de chambre à air.

Il évite de devoir enlever la chaîne en cas de crevaison à l'arrière. La roue ne doit même pas être enlevée de son cadre. Le réglage s'effectue de la même façon que renseigné ci-dessus. En cas de crevaison à l'arrière, on met la moto sur pied, on relève la partie mobile du garde boue en prenant soin du fil de lampe arrière. On fait sortir la chambre à air du côté opposé à la chaîne tout comme s'il s'agissait d'une réparation sur un simple vélo. Toute l'astuce est basée sur le fait qu'après avoir débloqué l'écrou axial de blocage et sa rondelle, il suffit de retirer la broche par le côté opposé du moyeu et l'entretoise libérée tombe facilement.

c) Moyeu à broche.

Il y a ici la possibilité d'enlever la roue. Mais sur le cadre restent le dispositif de freinage complet ainsi que la chaîne. Son prix est élevé.



Démontage.

Soit à démonter la roue, la machine étant sur pied. On relève la partie mobile du garde-boue. Au moyen d'une clef à tube introduite par les ouvertures, on dévisse les écrous. On dévisse l'écrou central, ce qui permet d'enlever, du côté opposé, la broche centrale. Dès lors l'entretoise tombe. Si l'on pousse alors la roue vers le côté où se trouvait l'écrou central, elle tombe d'elle-même.

Pourquoi les moyeux de motocyclettes n'ont-ils plus de nipples de graissage ?

C'est parce que l'on y faisait passer parfois tellement de graisse au cours de l'entretien, qu'elle débordait dans le tambour et rendait le freinage complètement inefficace. Dans les moyeux de vélos aussi, qui depuis tant d'années ont toujours été pourvus d'un graisseur, par lequel on injectait de temps en temps de l'huile fluide de machine à coudre, il arrivait couramment que cette huile, qui était fine, s'écoulait au bout d'un court temps hors du moyeu, et devait être souvent remplacée. Ce ne sont que les moyeux qui ont à l'intérieur un système de roue libre et dont les galets ou les cliquets doivent toujours rester très mobiles et ne pas coller, qui doivent absolument être graissés uniquement avec de l'huile fine. Mais pour le seul graissage des roulements, la graisse est toujours préférable.

La longue durée et le roulement doux d'un roulement à billes dépendent avant tout de l'absence de petites poussières entre les billes. Pour les éviter, il faut par conséquent, rechercher l'étanchéité absolue. Un roulement bien garni de graisse appropriée et bien protégé au point de vue étanchéité, ne réclame aucun soin pendant des années. C'est le seul motif pour lequel les moyeux sont construits sans graisseur. Ils sont simplement garnis d'une réserve suffisante de graisse à roulements.

Les larges bagues-feutre protègent le moyeu sur le côté de façon très efficace, en empêchant d'une part les poussières d'y pénétrer en venant de l'extérieur, et, d'autre part, le lubrifiant de s'écouler à l'extérieur. Une consommation de lubrifiant, telle qu'elle se produit dans les moyeux à roue libre et à rétro-freinage, par la chaleur développée au freinage, ne se manifeste pas dans le moyeu avant.

Comment entretenir et régler les moyeux ?

Il va sans dire que le moyeu arrière demande un peu de soin au point de vue montage et entretien. En premier lieu, les pattes arrières doivent être rigoureusement parallèles et à même hauteur afin que l'axe ne soit pas forcé lors du serrage des écrous. En effet, les axes serrés dans des pattes mal montées se trouvent sous tension et en plus les roulements ne sont plus concentriques. Il est clair que dans ce cas, les roulements s'abîmeront après peu de temps. Le mécanicien doit veiller, comme cela devrait d'ailleurs être le cas pour tous les "deux roues" courants, à ce que le moyeu, dans le début, soit vérifié de temps en temps, afin de voir si le roulement n'a pas pris trop de jeu pendant le rodage.

Remarquons tout d'abord que le réglage du moyeu doit toujours s'effectuer du côté du cône de réglage, c'est-à-dire du côté opposé au tambour. Donc, ne jamais essayer de vouloir régler en travaillant du côté tambour, où le cône fixe doit toujours rester vissé jusqu'à butée (anneau-ressort sur l'axe).

Lors du remontage, il faut donc d'abord introduire toutes les pièces du côté du tambour et lorsque tout est en place de ce côté, visser le cône de réglage de l'autre côté et le régler. Si le moyeu est réglé avec trop de jeu latéral, les billes de roulement, au lieu de tourner dans leur chemin de roulement sur le cône, arrivent à rouler sur le bord du cône et provoquent nécessairement l'ébrèchement de celui-ci.

Par contre, si le cône de réglage est serré trop fort, et cela dépend parfois de très peu de chose, le fonctionnement des pièces intérieures n'est plus ce qu'il doit être. Sur le moyeu réglé correctement, il faut que l'on puisse tourner à la main le pignon de chaîne, fixe sur son porte-pignon, vers l'avant et vers l'arrière sans sentir aucune résistance. Par contre, il faut qu'on ne sente aucun jeu dans l'axe. Pour s'en assurer, remettre le moyeu sur l'établi après réglage et en l'empoignant convenablement dans une main pour le maintenir, faire tourner avec l'autre main le pignon de chaîne vers l'avant et vers l'arrière pour vérifier si tout dur est écarté. Ensuite, du côté opposé au tambour, saisir fermement l'axe dans une main et vérifier si l'on ne sent pas de jeu latéral dans l'axe.

Réglé ainsi, une fois la roue remontée dans le cadre, et les deux écrous d'axe serrés, on s'apercevra que si l'on manœuvre la roue au-dessus de la jante, on perçoit un léger jeu latéral qui peut aller jusqu'à environ 1 mm. Il ne faut en aucun cas chercher à supprimer ce jeu mesuré à la jante, car il est indispensable pour le fonctionnement correct des pièces intérieures du moyeu. Quand on a réglé correctement le moyeu de la roue retirée hors cadre, on contrôle si le jeu latéral est supprimé dans l'axe et si de l'autre côté le pignon de chaîne se laisse manœuvrer aisément sans dur. Il faut aussi vérifier quand la roue est en place et les écrous d'axe serrés à bloc si à ce moment là le pignon de chaîne continue à se laisser manœuvrer facilement à la main. Dans le cas où le roulement côté moteur a été abimé par suite du défaut signalé plus haut, il faut, en général, remplacer le cône réglable, la cuvette et les billes.

Remarque: Lorsque l'on entend un crissement dans une roue quand on la fait tourner à vide (béquille abaissée), c'est qu'il s'agit d'une rupture d'une bille ou d'un rouleau à moins qu'un corps étranger ne se soit introduit dans le roulement. Une seule solution s'impose alors: démonter et remplacer toutes les billes ou rouleaux. Graisser avec modération, avec une graisse spéciale pour roulements.

Nieuwjaarsbrief .

Denderleeuw, 4 januari 2015.

Aan allen een gelukkig Nieuwjaar vol vreugde, geluk, veel sleutelplezier in goede gezondheid, de neus in de wind op onze moto, goed gekleed om geen snotvalling op te doen.

7 en 13 december 2014 : beursdagen in Aarschot en Ranst.

Ik had mijn jongere broer meegenomen want met zijn tweeën ziet men meer, wat de ene niet ziet, ziet de andere.

In Aarschot was het buiten koud en het aanbod eerder summier op drie moto's na, maar ge moet er je ding maar vinden. Binnen, daar was wat moois te zien, een tentoonstelling van een van de beste Engelse motoren, BSA. In de zaal stond alles dicht op elkaar. Er was veel volk, ook enkele van onze leden.

In Ranst aangekomen stonden er ook eer speciallekes, van bezoekers, vooral van die motoren die niet rechtop kunnen blijven, met een baksteen ernaast, met een derde wiel om niet om te vallen bij het eerste rode licht, wel handig, men kan altijd iemand erbij nemen, zelfs met drie zitjes. Maar binnen was het te doen, twee zalen vol met een groot aanbod van kinderdriewieler tot echte oldtimer. En ja, er lopen nog mensen rond die veel geld over hebben voor dat ene onderdeel. Zo hebben we een singel lederen zadel zien veranderen van eigenaar voor 350 €. Mijn oog was gevallen op een mooie originele Moto Guzzi Galletto 160 cc viertakt. Onze onderpastoor van Zuun reed op zo ene toen ik nog in korte broek liep. Een mooi exemplaar maar de prijs was er naar... Dus weer naar huis met enkel een pint een pistolee met worst als enige uitgaven.

Uw dienaar,

Mike Enfield.



Massetti buikschiiver 4-takt



Mondial 350 cc JAP motor

La cotisation FBVA....une mise au point!

Nous recevons parfois des réactions d'amateurs individuels qui sont affiliés à un ou plusieurs clubs membres de la FBVA et ce suite à une augmentation de cotisation que leurs clubs appliqueraient à partir de 2015. Nous tenons à vous informer de ce qui suit.

La FBVA est une fédération de clubs. Seuls les clubs peuvent devenir membres de la FBVA. La FBVA est une asbl et les décisions budgétaires sont prises lors d'une Assemblée Générale et ce sur proposition du conseil d'administration.

L'Assemblée Générale de la FBVA est composée de responsables des clubs qui sont habilités à voter, c'est-à-dire accepter ou pas les propositions du conseil d'administration. Comme chaque année, le montant de la cotisation pour l'année suivante est approuvé (ou désapprouvé) par l'Assemblée Générale.

Jusqu'en 2013, le montant de la cotisation pour les clubs était fixé à un forfait de 75 € plus 0,75 € par membre affilié à ce club. En 2013, le conseil d'administration avait proposé à l'Assemblée Générale, d'adapter la cotisation en réduisant le montant forfaitaire mais en augmentant le montant individuel à payer par membre affilié.

Suite à une discussion, l'Assemblée Générale a décidé d'accepter la proposition du conseil d'administration mais en deux étapes, c'est-à-dire:

- En 2014: montant forfaitaire du club réduit à 45 € plus 2,50 € par membre affilié
- En 2015: montant forfaitaire du club réduit à 30 € plus 5,00 € par membre affilié

Inutile de vous rappeler pour quelles raisons cette adaptation de la cotisation annuelle était nécessaire. La FBVA avait besoin d'une employée pour gérer l'administratif et devait se professionnaliser pour

effectuer le travail du lobbying en vue de pouvoir continuer à rouler, etc.

Nous savons que de nombreux clubs n'ont pas augmenté la cotisation au sein de leur club, d'autres sont passés à une augmentation en vue de couvrir les 5,00 € à verser à la FBVA.

Il est important de savoir que la FBVA ne perçoit qu'une seule fois le montant de 5,00 € par membre individuel, même s'il est membre de plusieurs clubs. Grâce à la technologie moderne et l'aide de nos clubs, nous répartissons le montant de 5,00 € parmi les clubs où le membre individuel est affilié.

Exemples:

- Vous êtes membre d'un seul club: la FBVA facture les 5,00 € au club auquel vous êtes affilié;
- Vous êtes membre de deux clubs: la FBVA facture 2,50 € à chaque club auquel vous êtes affilié;
- Vous êtes membre de trois clubs: la FBVA facture 1,66 € à chaque club auquel vous êtes affilié;
- Vous êtes membre de quatre clubs: la FBVA facture 1,25 € à chaque club auquel vous êtes affilié;
- Vous êtes membre de cinq clubs ou plus: la FBVA facture 1,00 € à chaque club auquel vous êtes affilié;

La majorité des clubs travaillent déjà dans notre base de données afin de mettre à jour leur listing de membres. De cette façon, nous savons auprès de quels clubs vous êtes affiliés et cela nous permet de calculer correctement la cotisation des clubs et surtout de percevoir une seule fois le montant de 5 € par membre individuel.

Vous pouvez vous-même vérifier si les données sont correctement reprises dans notre base de données en vous connectant sur le Portail

des Membres via notre site internet www.fbva.be> rubrique Portail des Membres >, se logger sur base de votre adresse email ou n° d'identification FBVA. Vous y avez la possibilité d'ajouter les clubs auxquels vous êtes affilié ou bien les supprimer.

Nous espérons avoir dissipé certaines rumeurs comme quoi que la FBVA reçoit X-fois le montant de 5,00 € par membre individuel. Votre syndicat continue son travail!

Peeter Henning

CEO FBVA

Fraude par internet: Soyez vigilant!

La FBVA attire votre attention sur certaines annonces attractives qui se trouvent sur le net. En particulier les annonces des véhicules qui sont mis en vente à l'étranger doivent être étudiées avec beaucoup de précaution.

Nous avons trouvé sur le net une BMW 327 de 1939 qui était mise en vente pour une somme dérisoire de 21.000€. La voiture était en vente via la Pologne, mais se trouverait en Espagne. Le vendeur a besoin d'argent d'urgence et demande de verser un acompte de 4.000 € à une société de transports. Ensuite il s'occupera de la livraison au moment de laquelle le solde doit être payé.

Mais, après quelques recherches sur le net, nous avons retrouvé le même véhicule en vente pour la somme de 75.000 € (avec les mêmes photos) et ce en Belgique mais sans détails de contact. Il est clair qu'il s'agit d'une escroquerie. Nous vous recommandons de ne jamais transférer de l'argent à une soi-disant compagnie de transports.

Un homme/femme averti(e) en vaut deux!

La FBVA

Het lidgeld van de BFOV... even verduidelijken!

We ontvangen soms al eens reacties van individuele liefhebbers, die aangesloten zijn bij één of meerdere clubs die lid zijn van de BFOV, over de verhoging van hun lidgeld vanaf 2015. We hielden eraan u hierover de juiste informatie te bezorgen.

De BFOV is een federatie waarvan enkel clubs lid kunnen worden. De BFOV is een vzw en de financiële beslissingen worden genomen tijdens een Algemene Ledenvergadering op voorstel van de raad van bestuur.

De Algemene Vergadering is samengesteld door de verantwoordelijken van de clubs die gemachtigd zijn om te stemmen, zij aanvaarden al dan niet, de voorstellen van de raad van bestuur. Ieder jaar aanvaardt, of niet, de Algemene Ledenvergadering de bijdrage van het lidgeld van het komende jaar.

Tot in 2013, was het lidgeld van de clubs vastgelegd op een forfaitair bedrag van 75 € vermeerderd met 0,75 € per aangesloten lid bij deze club. In 2013, stelde de raad van bestuur aan de Algemene Ledenvergadering voor om de bijdrage aan te passen. Het forfaitaire bedrag zou verminderd worden en de bijdrage per aangesloten verhoogd.

Na overleg aanvaarde de Algemene Ledenvergadering voorstel van de raad van bestuur maar in twee stappen, namelijk:

- In 2014: forfaitair bedrag per club verlagen naar 45 € plus 2,50 € per aangesloten lid
- In 2015: forfaitair bedrag per club verlagen naar 30 € plus 5,00 € per aangesloten lid

Waarom was de aanpassing van het lidgeld nodig? De BFOV had dringend nood aan een administratieve bediende, diende zich te professionaliseren om het lobbywerk veilig te kunnen stellen, enz...

We weten dat enkele clubs geen verhoging van het lidgeld doorvoer(d)en. Andere clubs deden dat wel om de 5,00 € extra te overbruggen dat aan de BFOV betaald wordt.

Het is belangrijk om weten dat de BFOV slechts één maal het bedrag van 5,00 € ontvangt per individuele liefhebber.

Dankzij de moderne technologie en de medewerking van onze clubs, wordt het bedrag van 5,00 € verdeeld over het aantal clubs waar de individuele liefhebber lid van is.

Een paar voorbeelden:

- U bent lid van één enkele club: de BFOV factureert 5,00 € aan de club waar u aangesloten bent;
- U bent lid van twee clubs: de BFOV factureert 2,50 € aan de clubs waar u aangesloten bent;
- U bent lid van drie clubs: de BFOV factureert dan 1,66 € aan de clubs waar u aangesloten bent;
- U bent lid van vier clubs: de BFOV factureert dan 1,25€ aan de clubs waar u aangesloten bent;
- U bent lid van vijf of meer clubs: de BFOV factureert dan 1,00 € aan de clubs waar u aangesloten bent;

De meerderheid van onze clubs houden hun clublijsten rechtstreeks up-to-date in onze database. Zo weten we perfect bij welke clubs u aangesloten bent en kunnen we de lidgelden van onze clubs correct berekenen en vooral slechts eenmaal het totaalbedrag van 5 € per individuele liefhebber ontvangen.

U kunt zelf na kijken of uw gegevens correct opgenomen werden in onze database door in te loggen op het ledenportaal via onze website

www.bfov.be > rubriek Ledenportaal >

Inloggen doet u met uw e-mailadres of identificatienummer bij de BFOV. U kunt dan zelf de clubs toevoegen en/of verwijderen waar u bent bij aangesloten.

We hopen duidelijkheid gebracht te hebben over de geruchten waarbij gezegd wordt dat de BFOV verschillende keren het bedrag van 5,00 € ontvangt per individuele liefhebber.

We zetten onze werkzaamheden als vakbond voor u verder!

Peeter Henning.

CEO BFOV

Internetfraude... Voorzichtigheid geboden...

Er staan heel wat aantrekkelijke advertenties voor de verkoop van oldtimers op het internet. Vooral voertuigen aangeboden vanuit het buitenland dient u met de meeste voorzichtigheid te bestuderen.

We vonden een voorbeeld van een BMW 327 uit 1939 die te koop aangeboden werd voor 21.000 €. De auto wordt verkocht vanuit Polen maar blijkt in Spanje te staan. De verkoper heeft dringend geld nodig en vraagt een voorschot van 4.000 € te betalen aaneen transportfirma. De verkoper zou vervolgens voor het transport zorgen en de rest wordt afgerekend bij de levering.

Na wat zoekwerk op het internet blijkt dat hetzelfde voertuig aangeboden wordt met identiek dezelfde foto's voor 75.000 € en dit vanuit België maar dan zonder contactgegevens.

Het gaat hier duidelijk om een oplichting. We raden u dan ook aan om nooit voorafbetalingen te verrichten aan zogenoemde transportfirma's.

Een gewaarschuwd man/vrouw is er twee waard!

De BFOV



EEN TIJDLOOS AVONTUUR :

LUIK – NICE – LUIK !

Van 27 JUNI tot 5 JULI 2015

+/- 3.000 km, voor motorfietsen modeljaar pré '40

Een organisatie van OMCA vzw, in samenwerking met CMB, LOMC en VMCB.

Informatie en voorwaarden:

- ✓ Motorfiets gebouwd ofwel modeljaar vóór 1940.
- ✓ We rijden aan de hand van een roadbook met de aanbevolen route.
- ✓ Hotelkosten en maaltijden zijn inbegrepen in de deelnameprijs.
- ✓ Er is gedurende deze week een parking voorzien voor wagens en aanhangwagens op de plaats van vertrek/aankomst te Luik.
- ✓ Drie volgwagens staan ter beschikking van de deelnemers.
- ✓ Deelnameprijs : € 795.

Inschrijvingen tot uiterlijk 28 februari 2015 • Maximum 39 deelnemers !

Meer informatie en aanvragen van het inschrijvingsformulier bij :

CMB : Guy Marginet, tel. 00.32(0) 476 57 57 95
guy.marginet@telenet.be

LOMC : Theo Opdekamp, 00.32(0)472 377 387
theo.opdekamp@skynet.be

VMCB : Michel Bovy, tel. 00 32 (0)43-77 24 95
michelbovy@yahoo.fr



UNE AVENTURE HORS DU TEMPS :

LIEGE – NICE - LIEGE !

Du 27 JUIN au 5 JUILLET 2015

Une balade de +/- 3.000 km pour motos d'avant 1940
organisée par l'OMCA ASBL en coopération avec CMB, LOMC et VMCB.

Informations et conditions :

- ✓ La moto doit dater d'avant 1940 ou être d'un modèle existant avant cette date.
- ✓ Nous roulerons suivant un roadbook, sans aucune forme de compétition.
- ✓ La participation couvre les frais d'hôtel et les repas.
- ✓ Durant cette semaine, un parking pour voitures et remorques sera à la disposition des participants au départ à Liège.
- ✓ Trois camionnettes d'assistance sont prévues.
- ✓ Le prix de la participation est de €795.

Inscription avant le 28 février 2015 • Maximum 39 participants !
Pour vous inscrire ou pour plus d'informations :

CMB : Guy Marginet, tel. 00.32 (0)476 57 57 95
guy.marginet@telenet.be

LOMC : Theo Opdekamp, tel. 00.32 (0)472 377 387
theo.opdekamp@skynet.be

VMCB : Michel Bovy, tel. 00.32 (0)43-77 24 95
michelbovy@yahoo.fr

Tour de Luxembourg pour motocyclettes anciennes:

5 - 7 juin 2015

Par la présente nous souhaiterions vous inviter au Tour de Luxembourg 2015 qui s'organisera une fois de plus au Camping Fuussekaul!

Informations générales:

Le Tour de Luxembourg est composé de 3 tours différents:

- vendredi 15:00 heures
- samedi 10:00 heures
- dimanche 10:00 heures

Le tour du vendredi s'organise sur base d'un "follow up". Ainsi, nous créerons deux groupes différents pour que tant les pilotes rapides que les pilotes plus calmes trouvent chaussure à leur pied.

Le samedi, vous recevrez tous un guide routier.

Lors de notre tour du samedi, nous visitons le château de Bourscheid. Ensuite nous prendrons une petite pause avec en-cas. Sur le chemin de retour au camping on vous offre la possibilité de visiter le musée de la machine agricole à Heiderscheid où vous découvrez une superbe exposition de divers tracteurs.

Chaque étape sera pourvue d'un service technique.

Le tour du samedi sera clôturé par un buffet copieux composé de soupe, assiette de jambon, frites, salade et une part de tarte.

Attention :

Date limite d'inscription : 30 avril 2015.

Prix.

<i>Moto</i>	<i>Par véhicule</i>	<i>Extra chauffeur Samedi</i>	<i>Extra copilote Samedi</i>
Pré-1940	Gratis	11€	11€
Pré-1960	11€	11€	11€
Pré-1977	15 €	11€	11€

Le samedi et le dimanche les copilotes peuvent participer gratuitement

Le prix de 11 € comprend: visite d'une curiosité de la région, casse-croûte (sandwich), 2 parts de tarte et 2 boissons.

Buffet et séjour

Vous avez la possibilité de louer un emplacement camping ou une caravane résidentielle au Camping Fuussekaul pour ce week-end extraordinaire. De plus, c'est notamment l'adresse où vous inscrire pour le dîner-buffet du samedi et le petit-déjeuner du samedi et du dimanche!

Echarpe Buff Tour de Luxembourg 2015

Cette année-ci vous aurez également l'occasion de vous procurer une écharpe buff unique créée dans le cadre du Tour de Luxembourg 2015 pour seulement 14,00 €. N'attendez plus et commandez ce souvenir extraordinaire dès maintenant!

Plus d'infos

* Franz, Tel.: 00352— 51 99 15 L D, F

* Jos, Tel.: 00352—32 50 51 L D, F (entre 19.00 et 20.00 heures)

* Frank: Tel.: 00352— 621 265 551 L D, F, GB, ES

www.fuussekaul.lu/index.php?article_id=162&clang=1 (Français)

www.fuussekaul.lu/index.php?article_id=162&clang=2 (Nederlands)

A G E N D A



RUILBEURZEN - BOURSES

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	Tel. 0486 68 52 10 www.groenegifkickers.be
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 Donkiaan 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
22- 24/05/2015	MOTOGUZZI 16de Oldtimer & Classic weekend (pré 1985) Kasteel PERK	www.guzziclassic.be

05-07/06/2015	Tour de Luxembourg pour motocyclettes anciennes. 4, FUSSEKAUL L-9156 HEIDERSCHIED G.D. LUXEMBOURG	Fränz, Tel.: 00352- 51 99 15 L, D, F Jos, Tel.: 00352-32 50 51 L, D, F (19h à 20h) Frank: Tel.: 00352- 621 265 551 L, D, F, GB, ES http://camping.fussekaul.lu
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
27/06-05/07/2015	Liège-Nice-Liège	guy.marginet@telenet.be Tel. 0476-575795

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, 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
Dutton*



**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 Champion, 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 Liersestwg 26, 2520 Emblem	Tel:03/480.35.58

Toute correspondance doit être **ACCOMPAGNÉE** d'une enveloppe **PLUS** timbre poste pour la réponse !

Alle briefwisseling moet vergezeld zijn van een briefomslag **MET** postzegel voor het antwoord !