

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

Maandelijks tijdschrift - Revue mensuelle.
Mei /Mai 2015

Numéro **345^{ste}** nummer

Verzending -expédition : Postkantoor Libramont

Jumelé avec

Affilié à

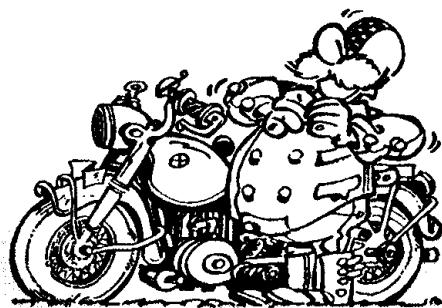
Verbroederd met

Aangesloten bij

VMCC South Wales

FBVA-BFOV

AMCA Europe



*Notre Assemblée générale du 29.03.2015 : compte-rendu dans cette revue.
Onze Algemene Vergadering van 29.03.2015 : zie verslag in dit maandblad.
(foto M.H. Struyf)*

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 REONSE!!!**
Alle briefwisseling moet vergezeld zijn MET een postzegel **VOOR HET ANTWOORD!!!**

REDACTIE – REDACTION

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

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

LIDGELD - COTISATION

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

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

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

INTERNET

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

Compte rendu de l'Assemblée Générale du C.M.B.

du dimanche 29 mars 2015 au Centre Sportif de la Défense à Duisburg (Tervueren).

L'Assemblée Générale commence à 15.35 h par le mot de bienvenue du Président à l'intention des membres présents. Il remercie ceux-ci et se réjouit de voir qu'un membre (seul et unique) est venu à moto malgré la météo récalcitrante (pour rappel, pluie et rafales de vents tournants).

Le Président fait compléter la liste des membres présents.

Les membres excusés sont : les frères Bovy, D. Faict, M. Desmet, Ph. Godin, A. Pinck et V. Vanoeteren.

Le Président prend la parole :

Bienvenue à notre 35^{ème} A.G. Cela se traduit par 35 ans de vie officielle et près de 10 ans d'existence auparavant en tant qu'association de fait, toujours en tant qu'amateurs de motos classiques. Dans les années 70 et 80 on trouvait encore facilement des motos des années 50 et 60.

Le départ fut Londerzeel. Le Club fut connu comme le club du Brabant Flamand, ou le club de Londerzeel. Il faut dire que c'était le "nid" de quelques fanatiques et de notre "past president" et fondateur historique ! Je roulais à l'époque avec une FN A.S. 24, 3 roues "parachutiste" et nous nous retrouvions sur l'esplanade du Cinquantenaire certains dimanches après-midis ! C'est là que j'ai fait la connaissance de Dany Faict, amitié qui perdure encore maintenant. Cela m'a permis de rencontrer des gens formidables et spontanément bons et honnêtes. D'autres aussi... mais très intéressés par les bénéfices qu'ils pourraient réaliser. C'est pour cela que j'ai pris la décision de prendre "au vol" la direction du club au moment où Dany se retrouvait avec une épouse gravement malade. L'équipe ainsi

formée, le Comité des Sages fut mis en place et tout le monde s'y mettait, ne s'épargnant aucune peine pour aboutir à un club qui a compté parmi les plus actifs de Belgique. Merci à vous tous qui êtes venus aujourd'hui, jeunes, moins jeunes et anciens. Notre unité est la fierté de notre Club. Fiers, nous devons l'être, nous sommes le seul Club Belge avec notre revue dans deux langues nationales sur trois, avec des membres de Virton à Ostende, avec une reconnaissance internationale, avec des ambassadeurs itinérants et toujours une image de marque positive.

Il se félicite que des jeunes, nouveaux membres, se soient joints à nous. Bienvenue à bord, les gars, l'aventure n'en sera que plus belle. Merci aussi à Jacques et Marie-Henriette qui assurent la rédaction de notre revue.

Au total, 24 membres ont fait le déplacement, c'est moins que l'année dernière.

Nous regrettons le décès, au cours de l'année écoulée, de trois de nos membres : Frans Van Eycken, Herman Igné et Marcel Lemlin.

Il est également fait mention du décès d'Auguste Goffin et de Dereck Minter, tous deux anciennes gloires du monde de la course.

Vu l'absence de nouvelles candidatures, les membres du Comité sortant sont reconduits dans leurs fonctions.

Le Président propose la création d'un poste de vice-président au sein de notre Comité et présente la candidature de Miguel Parrent à cette fonction. L'assemblée marque son accord. Ceci sera officialisé prochainement par publication au Moniteur Belge. Miguel Parrent est également secrétaire de notre Club sœur, le C.R.M.B. (avec R pour "racing"). Il nous apportera son expérience, ses idées, et sa compétence dans l'organisation d'activités.

Notre club a aussi un nouveau webmaster, Philippe Godin, et nous avons un nouveau site (plus de détails dans une prochaine revue). Le site sera bilingue et facile d'usage. Le Président remercie Pierre Gyselinck qui a réalisé, mis en place et géré jusqu'à ce jour notre site web. Il remercie Philippe Godin qui remaniera entièrement le site.

La question du lieu de nos réunions refait surface : nous maintenons Laeken comme lieu de rendez-vous "officiel" du Club, le 1^{er} vendredi de chaque mois. Si celui-ci tombe un jour férié, la réunion est reculée d'une semaine. Afin de resserrer les liens, nous proposons de nous retrouver également autour d'un bon verre le 3^{ème} vendredi de chaque mois au Café Den Hert à Grimbergen.

Un membre présent demande que l'on publie dans la revue les bonnes adresses en matière de restauration d'ancêtres. Nous mettrons en commun nos relations et expériences. Surtout, n'hésitez pas à apporter votre pierre à l'édifice.

A 16.15 h, le Président passe la parole à notre trésorier, Guido Van Obbergen, qui nous expose la situation financière du Club. Le solde de notre compte a augmenté en 2014 d'un montant de 1285 € pour atteindre un total de 13807 €. Notre contribution à la FBVA-BFOV est passée de 505 € à 925 €, c'est-à-dire 5 € par an par membre.

Le nombre de membres est stable : à ce jour, 196 membres (98 néerlandophones, 96 francophones et 2 anglophones), comme en 2005.

Le Président reprend la parole et constate que notre situation financière est saine et équilibrée. Nous allons toutefois au devant de dépenses imprévisibles il y a quelques années : la FBVA-BFOV devient professionnelle et répercute les coûts sur les clubs, qui, à leur tour, "taxent" les membres.

Le Club a décidé de ne pas répercuter l'augmentation, mais de réduire les coûts. Nous passerons à six revues l'an au lieu de dix actuellement,

ce qui soulagera notre "assistante éditorialiste" ainsi que notre porte-monnaie. Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

La séance officielle est levée à 16.30 h.

Les tables étant silencieuses et les tasses alignées, le Président fait servir les crêpes. Après le goûter, le café-clash continue, puis les membres prennent congé, heureux du travail accompli.

Au dehors, le vent et la pluie continuent à nous surprendre.

Nous avons une pensée pour ceux et celles qui participent aux divers rallyes organisés ce jour.

Avant de se quitter, il est fait un rappel de la loi "historique" des 25 ans d'âge révolus permettant à une moto (un véhicule) de participer aux rallyes d'anciennes, sauf spécification des organisateurs.

Donc, n'oubliez jamais de prendre contact avant de débouler et de vouloir absolument participer à la promenade : l'année et l'origine sont les prérogatives des organisateurs, et ce sont eux qui décident.

Nous quittons la salle vers 18.30 h. Le bar se remplit...

A l'année prochaine.

Paul Saint-Mard, Président.	Jacques Bastiaens, Rédacteur.	Marie-Henriette Struyf, Secrétaire de Rédaction.
--------------------------------	----------------------------------	---



Yves Campion et Miguel Parrent, Pierre Gyselinck (photos A. Coppieters)

Verslag Algemene Vergadering van C.M.B.

op zondag 29 maart 2015 in het Sportcentrum van Defensie te Duisburg (Tervuren).

De Algemene Vergadering wordt open verklaard om 15.35 uur door de Voorzitter die de aanwezige leden welkom heet. Hij bedankt de aanwezigen en prijst het enige moedige lid dat het aangedurfd heeft, in dit slechte weer, met de motor te komen.

De Voorzitter laat de aanwezigheidslijst vervolledigen.

Volgende leden hebben zich laten verontschuldigen: de gebroeders Bovy, D. Faict, M. Desmet, Ph. Godin, A. Pinck en V. Vanoeteren.

De Voorzitter neemt het woord :

Welkom op onze 35ste A.V. Dit betekent 35 jaar officieel bestaan en bijna 10 jaar voorafgaand als feitelijke vereniging, steeds als liefhebbers van klassieke motoren. In de jaren 70 en 80 was het nog gemakkelijk om motoren van de jaren 50 en 60 te vinden.

Alles begon in Londerzeel. De Club was gekend als die van Vlaams Brabant, ofwel de club van Londerzeel. Men mag zeggen dat het het nest was van een paar fanatiekers en van onze "past president" en medestichter! Ik reed toen met een FN A.S. 24, 3 wielen "parachutist". Op sommige zondagnamiddagen hadden we afspraak op de esplanade van het Jubelpark. Het is daar dat ik kennis heb gemaakt met Dany Faict, en wij zijn nog steeds goede vrienden. Zo heb ik de gelegenheid gehad, spontane, goede en eerlijke vrienden te maken. En nog andere, die er steeds op uit waren, er voordeel uit te halen. Daarom heb ik spontaan de leiding van de club overgenomen toen de echtgenote van Dany zwaar ziek werd. In deze ploeg werd een Comité der Wijzen opgericht, iedereen stak de handen uit de mouwen zonder op de moeite te zien, en zo werden we een van de meest actieve clubs in België.

Dank aan jullie allen, jonge, minder jonge en ouderen, om her aanwezig te zijn. Onze eendracht is de trots van onze club. We mogen fier zijn, we zijn de enige Belgische club met een tweetalig ledenblad, met leden van Virton tot Oostende, internationaal erkend, met rondrijdende ambassadeurs, steeds met een positief imago.

Hij toond zich verheugd dat er steeds jonge, nieuwe leden bij onze club aansluiten. Welkom aan boord, jongens, het wordt steeds een mooier avontuur. Eveneens dank aan Jacques en Marie-Henriette die de redactie van ons ledenblad verzekeren.

In totaal zijn er 24 leden aanwezig, dit is minder dan verleden jaar.

We betreuren het overlijden, tijdens het laatste jaar, van den volgende leden : Frans Van Eycken, Herman Igné en Marcel Lemlin.

Er wordt eveneens melding gemaakt van het overlijden van de befaamde oud-kampioenen Auguste Goffin en Dereck Minter.

Omdat er geen nieuwe kandidaten zijn, worden de uittredende bestuursleden in hun functie bevestigd.

De Voorzitter stelt de oprichting voor van een post van ondervoorzitter in het bestuur. Hij draagt Miguel Parrent voor om deze functie te bekleden. De Vergadering gaat hiermee akkoord. Binnenkort wordt deze beslissing officieel na verschijning in het Belgisch Staatsblad. Miguel Parrent is eveneens secretaris van onze zusterclub,dle C.R.M.B. (met R voor "racing"). Hij zal ons zijn ervaring, zijn ideeën en zijn kennis inzake organisatie van evenementen bijbrengen.

Onze club heeft ook een nieuwe webmaster, Philippe Godin, en ook een nieuwe website (meer hierover in een volgend ledenblad).

De site zal tweetalig en gebruiksvriendelijk zijn.

De Voorzitter bedankt Pierre Gyselinck die tot op heden, jarenlang gezorgd heeft voor het opmaken en het beheer onze huidige website. Hij bedankt Philippe Godin die de website overgenomen heeft.

Het probleem van de vergaderingen stelt zich terug : Laken blijft de officiële vergaderplaats, elke eerste vrijdag van de maand. Indien deze een feestdag is, wordt de vergadering op de volgende vrijdag gehouden. Teneinde de vriendschapsbanden te versterken wordt er voorgesteld om ook op de derde vrijdag van de maand rond een goede pint te verzamelen in Café Den Hert te Grimbergen.

Een aanwezig lid vraagt om publicatie in het ledenblad van de goede adressen inzake restauratie van oldtimers. Wij zullen onze relaties en ervaringen meedelen. Aarzel niet, draag uw steentje bij.

Om 16.15 uur, verleent de Voorzitter het woord aan onze schatbewaarder, Guido Van Obbergen, die uitleg verleent over de financiële toestand van onze Club. Het positieve saldo van onze rekening steeg in 2014 met 1285 € en bedraagt nu 13807 €. Onze bijdrage aan de FBVA-BFOV is gestegen van 505 € naar 925 €, hetzij 5 € per jaar per lid.

Het ledenaantal blijft stabiel : momenteel 196 leden (98 Nederlands-taligen, 96 Franstaligen en 2 Engelstaligen), net zoals in 2005.

De Voioirzitter herneemt het woord en stelt vast dat de financiële toestand gezond en evenwichtig is. Niettegenstaande zullen we het hoofd moeten bieden aan vroeger onvoorzienvbare uitgaven : de FBVA-BFOV wordt professioneel en verhaalt de kosten op de clubs, die op hun beurt de bijdragen aanpassen.

Onze Club heeft beslist om momenteel de ledenbijdragen niet te verhogen, maar om de uitgaven te beperken. Daarom zullen we van de huidige tien naar zes ledenbladen per jaar gaan : dit zal de moeite van het redactieteam en ook onze geldbeugel sparen. Het voorstel wordt unaniem aanvaard.

Het officiële gedeelte van de vergadering is om 16.30 uur afgesloten.

Gezien er geen vragen zijn en de tafels gedekt zijn, laat de Voorzitter de pannenkoeken opdienen. Na het vieruurtje wordt er een gezellig babbeltje onder de leden gehouden. De leden nemen afscheid en zijn tevreden over het verrichte werk.

Buiten is er nog altijd regen en wind. We denken eens aan diegenen die vandaag in weer en wind aan een rally deelnemen.

De toepassing van de "historische" wet van 25 jaar om aan oldtimerrally's deel te nemen hangt af van de eisen van de organisatoren. Bij gevolg, neem steeds inlichtingen alvorens u naar een rally te begeven. De eisen inzake bouwjaar en origine van de motoren worden steeds bepaald door de organisatoren.

We verlaten de zaal rond 18.30 uur en sommigen blijven nog wat napraten in de bar...

Tot volgend jaar.

Paul Saint-Mard, Jacques Bastiaens, Marie-Henriette Struyf,
Président. Rédacteur. Secrétaire de Rédaction.



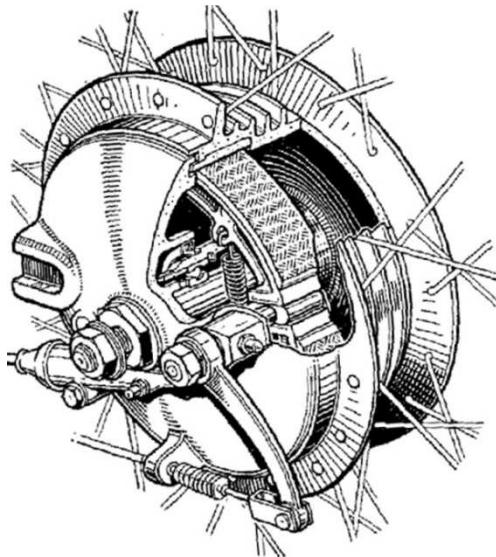
*Paul Saint-Mard
(foto A. Coppieters)*



*Guido Vanobbergen en Stephane Oger
(foto M.H. Struyf)*

Le freinage.

Comment les freins sont-ils actionnés?



Généralement les freins avant sont commandés par câble, les freins arrière par pédale au pied. Les freins comportent deux mâchoires ou sabots couverts de garniture. Quand les sabots s'écartent, ils frottent et freinent sur le tambour. Les mâchoires sont actionnées par une came commandée par un levier.

Quelles qualités doit remplir un frein ?

Pour qu'un frein soit bon, il faut:

1. que la surface de ses garnitures soit la plus grande possible;
2. sa garniture ne doit pas frotter à vide contre le tambour, sinon la chaleur dégagée n'est pas assez rapidement évacuée, rendant mou le freinage;
3. le câble doit être suffisamment tendu, le levier ne doit pas présenter de jeu, la came et les extrémités de sabot de frein ne peuvent pas être usées, les garnitures ne seront pas grasses, le tambour ne sera pas rayé.

Si un tambour avant avait été rectifié, il serait nécessaire:

- a) de se souvenir que la résistance de sa paroi est diminuée et que, son inertie calorique étant amoindrie, l'échauffement sera plus grand. Il s'ensuit qu'une frette serait bien utile. Elle peut être en alliage léger,

elle comportera des rainures de refroidissement et sera posée préalablement chauffée.

Mais un autre ennui apparaît dès lors : la nécessité de raccourcir les rayons de la roue.

b) quant au tambour arrière, la rectification offre moins d'aléas puisqu'en ordre général, il est inséparable de la couronne de chaîne.

4. L'ancrage de frein doit être très solide, car c'est lui qui absorbe une grande partie de la force de freinage pour la transmettre au fourreau de la fourche. On peut, le cas échéant, remplacer le flasque existant par un plat de 20 x 3 que l'on fixe rigidement près du point neutre de la fourche arrière (si l'on a affaire à une machine à cadre rigide) et sur le bras postérieur de la fourche s'il s'agit d'une fourche à parallélogramme.

Lorsque les fourches télescopiques sont légères, le téton d'ancrage ne tient pas toujours bien, qu'il vienne de fonderie ou qu'il soit soudé. On peut réparer en faisant le téton plat et assez long. Son diamètre doit être calculé sans jeu par rapport à l'alésage dans la plaque d'ancrage sinon le jeu augmentera rapidement et, après avoir ressenti du broutement, on arrivera très vite au claquement qui se fera entendre à chaque freinage.

Lorsque l'usure nécessite le remplacement d'une pièce onéreuse, le trou allongé peut être rempli de soudure et la pièce repercée sans jeu. Quant aux boulons d'attache usés du système d'ancrage, ils doivent être remplacés.

Notions pratiques relatives à la biellette d'ancrage.

Lorsque l'on applique les freins brutalement, ce qui peut arriver en cas de danger imminent, l'inertie de la machine et de son conducteur, ainsi qu'un couple de torsion agissent sur la fourche. C'est pour diminuer l'action de cet effort sur la fourche et éviter sa torsion que

l'on a adjoint une biellette d'ancrage. Mais pour que celle-ci prenne part à l'effort, il faut qu'elle possède un bras de levier le plus grand possible. C'est pour cette raison que l'ancrage du frein doit être placé vers le milieu de la distance comprise entre le point le plus haut du tambour sur la verticale et le point le plus avant de l'horizontale. Il est à remarquer que sur une machine normale, l'inertie et le couple dont il est question plus haut, fait enfoncer la fourche au moment du freinage.

Avec la patte d'ancrage, une réaction se produit sur la biellette et la fourche remonte; mais si le moyeu est équipé d'une paire de mâchoires de chaque côté, commandées par deux leviers manœuvrables ensemble et que le tirant d'ancrage est égal au bras de suspension, la machine se comporte au freinage comme une machine normale.

Examen des freins.

1. Il doit y avoir une course morte à la pédale du frein avant, mais elle ne peut être exagérée. S'il n'y avait aucun jeu, les segments frotteraient continuellement contre le tambour d'où usure et échauffement.
2. On ne peut tolérer aucun jeu dans les articulations de tringlerie du frein arrière ou encore dans le pivot de la pédale elle-même.
3. Au lieu d'introduire la graisse spéciale pour moyeu par les graisseurs, ce qui pourrait amener un excès, il serait préférable de démonter les moyeux une fois par an par exemple et d'enduire les roulements après les avoir nettoyés et vérifiés.
4. Vérifier la tenue des joints d'étanchéité. Leur présence en bon état empêche l'excès de graisse fluide chaude de pénétrer dans les freins. Mais si malgré tout les garnitures sont grasses il faudra y remédier en les faisant bouillir dans de la soude ou dans un détergent. Se méfier du nettoyage par trichloréthylène car les

garnitures peuvent devenir fragiles. Le tétrachlorure semble plus intéressant, il n'est pas recommandable de se débarrasser de la graisse imprégnée dans la garniture en la brûlant à la lampe à souder. Cette pratique fait chauffer les mâchoires des freins, ce qui les rend plus facilement déformables à l'usage. Après traitement on frottera les garnitures avec du papier de verre.

5. Vérifier l'usure du coussinet de l'arbre à came de frein. S'il présente du jeu, il faut le remplacer.
6. Quand le freinage est mou, malgré que le tambour de frein soit largement dimensionné et que les garnitures soient en bon état, le levier de commande pourrait être mal adapté ou l'élasticité de la transmission de l'effort serait trop grande. L'emploi d'un levier de frein plus long n'est pas recommandable dans ce cas, il est préférable d'allonger le levier de came.
7. Si les extrémités des sabots sont usées, l'angle entre le levier came et le câble (ou la tige) devient plus grand qu'un angle droit quand on freine. Il est aisément de corriger ce défaut en posant une garniture de feuille d'acier sur les becs des patins de frein ou en y fixant des plaquettes d'acier à l'aide de deux vis à tête plate. Les trous sont fraisés. On constatera que l'angle dont il est question sera réduit.
8. Des rivets qui effleurent la surface de la garniture signifient que celle-ci est à remplacer.

Entretien du système de freinage.

Un réglage des freins doit se faire lorsque la course des leviers de frein augmente par suite de l'usure des garnitures des segments. La course morte doit être aussi réduite que possible afin que le frein agisse spontanément en cas de besoin. La mise au point se fait par serrage des écrous correspondants.

Après réglage, vérifier la rotation des roues. Elles doivent tourner sans frotter. Lorsque les tendeurs sont à bout de course, le remplacement des garnitures s'impose.

N.B. Les câbles doivent être bien graissés. Leur diamètre doit être de 2 mm; le diamètre intérieur de la gaine devant avoir 0,5 mm en plus.

Longueur théorique d'arrêt.

Voir tableau.

<i>Vitesse en km/h</i>	<i>Distance moyenne théorique d'arrêt</i>	<i>Vitesse en km/h</i>	<i>Distance moyenne théorique d'arrêt</i>
30	6,9	90	62
40	12,3	100	76,8
50	19,3	110	92
60	27,5	120	110,9
70	37,6	130	129,
80	49,6	140	150,5

A cette distance, il faut ajouter celle que l'on parcourt entre le moment de perception de l'obstacle et le moment où l'on appuie sur les freins.

Pour un individu normal, il faut compter 0,5 sec de perception de l'obstacle et 0,5 sec de réflexe.

C'est ainsi qu'à du 90 km/h le tableau donne une distance moyenne théorique d'arrêt de 62 mètres auquel il faut ajouter l'espace parcouru en 1 seconde à 90 km/h soit 25 mètres. Cela nous fait déjà 87 mètres. Souvent il faut tenir compte de différents facteurs pratiques et qui augmentent encore de 10 % la distance de 87 m, soit de 8,7 m.

Du moment que de la graisse s'est introduite dans le tambour de frein, les garnitures sont devenues inutilisables, car tout ce qu'on peut faire en grattant ou en nettoyant à l'essence ne sert pas à grand chose.

Comment nettoyer des garnitures de freins grasses ?

Du moment que de la graisse s'est introduite dans le tambour de frein, les garnitures sont devenues inutilisables, car tout ce qu'on peut faire en grattant ou en nettoyant à l'essence ne sert pas à grand chose.

En règle générale, on est donc obligé de remplacer les garnitures ce qui coûte tout de même assez cher et demande assez bien de travail.

On peut toujours tenter de traiter les garnitures grasses avec un bon produit dégraissant (lessive Saint-Marc, DIPP,...).

Conseils relatifs au freinage.

1. Théoriquement, une moto lancée à du 100 km/h pourrait s'arrêter grâce à ses freins en un espace de 80 m, mais bien des circonstances mitigent cet espoir optimiste. Mieux vaut prévoir et freiner à 180 ou 200 mètres avant l'obstacle.

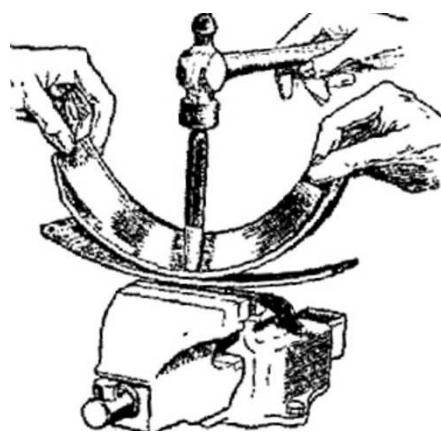
La distance de freinage est augmentée par

- route glissante par suite de pluie, de boue, de tâches d'huile ou de graisse;
- usure des dessins du pneu;
- la qualité du revêtement de la route;
- la qualité du freinage et sa répartition sur les roues avant et arrière. Savoir conjuguer l'action des 2 freins est tout un art, car la répartition des masses varie suivant la vitesse de la machine, la brutalité de l'action du conducteur. En effet, le freinage reporte le poids sur l'avant et augmente l'adhérence de la roue avant. En tout cas, il est dangereux de freiner dans un virage car l'action de la force centrifuge incite au dérapage.

2. Prévoir l'accroc, modérer l'allure quand il y a risque d'arrivée d'un obstacle ou d'encombrement, ne pas freiner dans les virages mais avant la courbe, sinon il y a danger de dérapage.
3. En terrain mouvementé, dans les descentes, passer en vitesse inférieure. Les gaz étant coupés, le moteur donne un freinage important, progressif et doux opposé au dérapage.
4. Il faut, à tout prix, éviter de bloquer les roues par un freinage trop énergique. Il convient de s'habituer à utiliser les deux freins en même temps.
5. Se souvenir que quand il commence à pleuvoir, la poussière forme une légère boue avec l'eau et qu'à ce moment les freinages sont dangereux.
6. La manœuvre de la poignée du frein à main ne doit pas se faire de façon trop brusque. Le cas échéant, la roue avant peut bloquer et la force de freinage devient moins grande. D'autre part, le cycle à moteur dévie de sa route et dérape facilement. Il faut donc freiner sûrement et sans à-coups en agissant sur le frein à main un court temps après avoir agit sur la pédale de frein arrière. C'est une habitude à prendre.

Comment monter des garnitures?

Les garnitures sont ordinairement fixées sur les mâchoires en tôle, fonte ou alliage léger à l'aide de rivets. Certaines sont fixées par collage. Après avoir détaché au burin la vieille garniture et extrait les vieux rivets, on doit dégraisser au naphte ou à l'essence afin de permettre une certaine adhérence entre la garniture et la surface des mâchoires, ce qui a pour effet d'alléger l'effort que devront supporter les rivets.

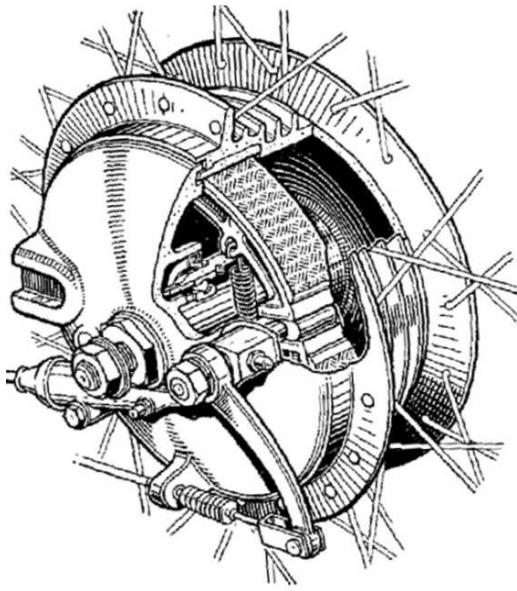


L'épaisseur qui est donnée dans le catalogue du fabricant de garnitures est standard, mais si le tambour a été mis au tour, c'est la cote de réparation présentant une surépaisseur qui doit être utilisée. Après avoir coupé les bandes à la longueur des anciennes, on pose la bande sur la mâchoire et on l'applique en l'entourant dans le sens longitudinal d'un fil de fer que l'on torsade ensuite pour appliquer convenablement la garniture car le bruit des freins et le déréglage rapide proviennent souvent d'une garniture mal appliquée. On refoule les trous et la bande à un diamètre supérieur de 2 à 3 dixièmes à celui des rivets. On fraise ensuite ces trous d'une profondeur qui soit en principe la plus grande possible afin que la garniture pose le plus longtemps possible avant qu'affleurent les rivets, mais qu'il reste assez de garniture sous la tête du rivet pour maintenir sans glissement la garniture sur la mâchoire. La règle à respecter est la suivante : la plupart des garnitures doivent être forées de telle façon que quand le rivet est en place, sa tête se trouve enfoncée aux 2/3 de l'épaisseur de la garniture. Pour ne pas descendre trop loin en forant, on a intérêt à placer une butée d'acier dans le trou initialement percé.

Des essais ont révélé que le rivet en laiton endommage moins que le cuivre rouge et surtout que l'aluminium. Les rivets pleins sont préférables. Un chasse-clou de même diamètre que la tête du rivet servira au matage de la tête. Mais si on utilisait les rivets tubulaires, un poinçon amorcerait tout d'abord l'évasement. On fixera tout d'abord le rivet du centre puis on travaillera alternativement à gauche puis à droite en se rapprochant graduellement des extrémités. Après la fixation de la garniture on doit détalonner c'est-à-dire limer en biseau les deux extrémités. Cette pratique évite le broutage et le blocage des roues lors du freinage. Si l'on ne possède pas une rectifieuse de garniture, les garnitures sont à roder et nul ne s'étonnera de ce que les premiers freinages ne donneront pas l'entièvre efficacité que l'on est en droit d'attendre.

Het remmen.

Hoe werken de remmen?



Meestal werken de voorremmen door middel van een remkabel. Die van het achterwiel worden bediend bij middel van een voetrem. De remmen bestaan twee rem schoenen die bekleed zijn. Wanneer de schoenen zich verwijderen beginnen deze te wrijven op de remtrommel. De rem schoenen worden bediend door een nok aangedreven door een hefboom.

Aan welke eisen moet een rem voldoen ?

1. De oppervlakte van de bekleding moet zo groot mogelijk zijn.
2. De bekleding mag niet in contact zijn met de remtrommel, want bij contact wordt de warmte niet afgevoerd en bij remmen wordt het rem systeem sponsachtig.
3. De remkabel moet voldoende aangespannen zijn, geen speling op de hefboom, de nok en de uiteinden van de rem schoenen mogen niet versleten zijn, de bekleding mag niet vettig zijn, de remtrommel mag geen groeven bevatten.

Indien de voortrommel uitgedraaid is, is het nodig:

- a) te weten dat de weerstand van de wand verminderd is, dat de calorische waarde ervan vermindert, en dat bij gevolg de temperatuur zal stijgen. Bij gevolg is een afkoelring noodzakelijk. Deze mag in licht metaal zijn, met afkoelribben, en zal verwarmd geplaatst worden. Maar nu hebben we een ander probleem: de spaken van het wiel dienen verkort te worden.

b) wat betreft de achtertrommel, heeft het uitdraaien minder belang vermits over het algemeen deze verbonden is met het kettingwiel.

4. De verankering van de rem moet zeer degelijk zijn vermits deze de kracht van het remmen opvangt om het uiteindelijk over te dragen op de vork. In voorkomend geval kan men het bestaande flensje vervangen door een plat ijzer van 20 x 3 dat stevig bevestigd wordt aan het neutrale punt van de achtervork (voor de machines met een star raam) en aan de achterarm van de vork (voor de machines met een parallelogramvork).

Indien de telescopische vorken licht zijn, zit het bevestigingsboutje (gelast of gegoten) soms niet goed vast. Dit kan verholpen worden door dit stukje lang en plat te maken. Zijn diameter moet berekend worden zonder speling ten opzichte van de boring in de bevestigingsplaat, zoniet zal de speling sterk vergroten, met als gevolg daver bij iedere remming. Wanneer de slijtage zodanig is dat het stuk moet vervangen worden, kan het ovale gat dichtgelast worden en terug uitgeboord worden op de goede maat. De versleten bevestigingsbouten moeten vervangen worden.

De bevestigingsstang in de praktijk.

Bij brutaal remmen (b.v. in geval van nood) werken de inertie van de machine en de bestuurder en het wringmoment op de voorvork.

De bevestigingsstang dient om de bovenvermelde kracht op de vork te verminderen. Om optimaal te werken moet deze zo lang mogelijk zijn. Dit is de reden waarom de bevestiging van de rem zich moet bevinden op de middenafstand tussen het hoogste punt en het verste horizontale punt van de trommel.

We merken op - bij een normale machine - dat de traagheid en het moment waarvan hierboven sprake de vork bij het remmen indrukken.

Met de bevestiging ontstaat er een reactie op de remstang die de vork terug naar boven duwt. Maar indien de naaf aan beide kanten uitgerust is met een paar remschoenen, aangedreven door twee samen bedienbare hefbomen en dat de bevestigingsstang even lang is als de ophangingsarm, zal de machine zich bij het remmen gedragen als een normale machine.

Onderzoek van de remmen.

1. Er mag een lichte speling zijn op de voorrem, maar niet overdreven. Zoniet zouden de remschoenen gedurig wrijven tegen de remtrommel, met als gevolg dat deze zal warm lopen.
2. Er mag geen enkele speling bestaan in de draaipunten van de remstang naar het achterwiel of op het draaipunt van het pedaal.
3. In plaats van speciaal vet langs de smeernippels op de naaf aan te brengen (dit kan leiden tot overtollig vet), is het wenselijker de naaf een of twee maal per jaar te demonteren, de kogellagers te reinigen, te controleren en in te vetten.
4. De toestand van de dichtingpakkingen nagaan. De goede staat hiervan belet overtollig warm vet binnen te dringen in de remtrommels. Indien de remschoenen toch vettig zijn kan dit verholpen worden door ze af te koken in een soda- of detergensoplossing. Vermijdt trichloorethyleen die de bekleding kan beschadigen. Koolstofftetrachloride is beter. Het uitbranden van het vet is niet aan te raden : zodoende worden de schoenen verwarmt en kunnen deze gemakkelijk vervormen. Naschuren met schuurpapier is noodzakelijk.
5. De slijtage van het lager van de as van de nok van de rem nazien. Indien te veel speling : vervangen.

6. Indien het remmen zwak is niettegenstaande dat de remtrommel voldoende breed is, en dat de garnituren in goede staat zijn, kan het zijn dat de aandrijfhefboom niet aangepast is ofwel dat de elasticiteit van gans het systeem te groot is. In dit geval is het niet aan te raden, de hefboom te verlengen, maar wel de hefboom van de nok.
7. Indien de uiteinden van de schoentjes versleten zijn wordt tijdens het remmen de hoek tussen de nokhefboom en de kabel (of stang) groter dan 90° . Hieraan kan verholpen worden door het bevestigen van een staalplaatje op de bekken van de remschoenen. Zodoende wordt de hoek kleiner.
8. Indien de rivetten aan de oppervlakte van de remschoenen zichtbaar worden is dit een teken dat de garnituur versleten is en dient vervangen te worden.

Onderhoud van het remssysteem.

De remmen dienen geregeld te worden als de vrije slag te groot wordt als gevolg van de slijtage van de garnituren. De dode slag moet zo klein mogelijk zijn opdat de remmen bij nood zouden werken. De regeling gebeurt door het aanspannen van de regelmoeren. Na de regeling dient het vrij draaien van de wielen nagezien te worden. Ze mogen niet wrijven. Indien niet kan geregeld worden is dit een teken dat de garnituren versleten zijn en moeten vervangen worden.

N.B. De kabels dienen goed gesmeerd te zijn. Hun diameter moet 2 mm zijn, de binnendiameter van de huls moet tenminste 0,5 mm groter zijn.

Theoretische remafstand.

Zie tabel.

<i>Snelheid in km/uur</i>	<i>Gemiddelde theoretische remafstand</i>	<i>Snelheid in km/uur</i>	<i>Gemiddelde theoretische remafstand</i>
30	6,9	90	62
40	12,3	100	76,8
50	19,3	110	92
60	27,5	120	110,9
70	37,6	130	129,
80	49,6	140	150,5

Aan deze afstand moet men de afstand toevoegen, die afgelegd wordt tussen het waarnemen van de hindernis en het ogenblik waarop men op de rem drukt. Voor een normaal mens bedraagt deze tijd +/- 0,5 sec voor het waarnemen en +/- 0,5 sec voor het bedienen. Zo komt men volgens de tabel, aan 90 km/h, op een gemiddelde theoretische remafstand van 62 m waaraan men de tijdens 1 sec aan 90 km/uur afgelegde weg, hetzij 25 m, moet toevoegen. Zo komt men al aan 87 meter. Door sommige praktische omstandigheden moet men nog 10% aan deze afstand toevoegen, zijnde 8,7 m.

Ontvetten van remgarnituren.

Vanaf het ogenblik dat er smeervet in de remtrommel gekomen is, zijn de garnituren onbruikbaar geworden. Wat men ook moge doen, krabben of wassen met benzine, maakt niet veel uit.

In het algemeen is men genoodzaakt, de garnituren te vervangen, wat redelijk veel geld en moeite kost. Men kan altijd proberen de vettige garnituren met een degelijk ontvettingsmiddel te behandelen (Lessive Saint-Marc, DIPP,...).

Goede raad bij het remmen.

1. Theoretisch gezien zou een aan 100 km/uur rijdende motor een remafstand van 80 m nodig hebben. Maar deze afstand hangt ook af van de omstandigheden. Beter is te remmen op 200 tot 180 meter van de hindernis.

De remafstand verhoogt door :

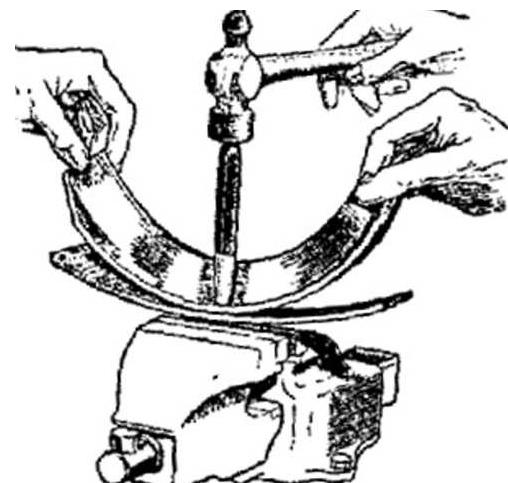
- Gladde weg ten gevolge van regen, modder, olie- of vetplekken;
- Slijtage van de bandtekening;
- Staat van het wegdek;
- Goede werking van de remmen en verdeling van het remmen tussen voor- en achterwiel. Evenwichtig remmen is een ganse kunst, want de verdeling van het gewicht hangt af van de snelheid van de machine en van het geweld waarmee de bestuurder remt. Bij het remmen wordt echter het gewicht naar voren gebracht, en zodoende vergroot de hechting van het voorwiel. Het is in elk geval gevaarlijk, in een bocht te remmen, want de middenpuntvliedende kracht doet u uit de bocht gaan.

2. De hindernissen voorzien, de snelheid aan de omstandigheden aanpassen, niet remmen in een bocht maar ervoor.
3. In een bergachtig gebied, lager schakelen in de afdalingen en remmen op de motor : zodoende geeft de motor een zachte en progressieve remming.
4. Vermijdt hard remmen, wat de wielen kan blokkeren. Men moet de gewoonte nemen, beide remmen samen te gebruiken.
5. Er rekening mee houden, dat er bij beginnende regen een lichte modderlaag op de weg komt. Op dit moment is remmen gevaarlijk.
6. Gebruik de handrem niet te brutaal, want het voorwiel kan blokkeren en het remmen wordt dan minder efficiënt. Aan de andere kant zal het motorrijwiel zijn baan verlaten en uitschuiven. Men moet de gewoonte nemen, eerst de achterrem gebruiken, en vervolgens de voorrem indrukken.

Het monteren van de bekleding.

De ordinairembekleding is gewoonlijk op de bekken (in gietijzer, plaat of aluminium) bevestigd bij middel van rivetten. Soms zijn ze gelijmd. Men gaat als volgt te werk :

1. De bekleding verwijderen
2. De rivetten verwijderen
3. Ontvetten met een ontvettter



De dikte vermeld in de catalogi is de standaarddikte. Indien de trommel uitgedraaid is, dan is het de overmaat die dient gebruikt te worden. Men begint met de banden op de lengte van de ouden te snijden, deze worden vervolgens op de rem schoenen aangebracht, vastgemaakt bij middel van draad, opdat ze de juiste vorm en aanhechting zouden hebben. Zoniet is lawaai en snelle slijtage mogelijk. Men boort de gaten 2 a 3 tienden groter dan de diameter van de rivetten. Dan worden de gaten gefreesd, zo diep mogelijk op de diameter van de kop van de rivetten, zodanig dat de levensduur van de garnituur zo lang mogelijk is. Men gaat als volgt te werk: de meeste garnituren moeten zodanig geboord worden dat, eens de rivet op zijn plaats is, deze voor 2/3 onder het niveau is. Wees voorzichtig en boor niet door.

Uit ervaring blijkt dat messing rivetten minder beschadigen dan koperen of aluminium. Gebruik eerder massieve rivetten. De kop wordt platgeslagen bij middel van een doorslag van dezelfde diameter. Maar indien holle rivetten gebruikt worden, gebruikt men voorafgaand een doorslag om deze open te zetten. Men begint te midden, om trapsgewijs naar de uiteinden te gaan. Na het bevestigen moet de bekleding op profiel gebracht worden van de remtrommel door de uiteinden af te vijlen en af te werken met schuurpapier.

Twee vliegen in één klap.

Spreekwoordelijk gezegd, eigenlijk twee ruilbeurzen in een weekend: Schilde op 28 februari en Berlare op 1 maart 2015.

Schilde was een mooie, zonnige dag, maar erg koud en altijd een labyrint van het ene kotje naar het andere maar alles was goed uitgestald en er werd gekocht, maar wat het meeste trek had was de kantine, goed vol. Dan maar naar buiten, een gans veld vol, veel keus en veel te zien. Tegen de middag begon onze beer te grullen, tijd om wat te eten, en, wat een geluk, na 20 minuten file gedaan te hebben, onze hamburgers te hebben ontvangen, werd er geroepen “alles op, enkel nog soep”, die moesten we niet, een Duvel is ook eten en drinken. De rest van de beurs werd met veel belangstelling afgegaan, vooral bij de stand van Mr De Vos, die flitste altijd bijzondere motoren te voorschijn, onder andere een Indian Big Chief 1200 cc van 1947 en een FN militaire 1000 cc van 1939.



Indian Big Chief 1200 cc van 1947(foto M. Vanhouche).

Bij het verlaten van het veld kwam er een Triton met veel geroffel aangereden, dat is nog iets om kippenvel van te krijgen.



FN militaire 1000 cc van 1939(foto M. Vanhouche)

Berlare, altijd goed georganiseerd door de BOM, binnen lekker warm, en ook weer veel keus te zien en te horen.

Een verkoper startte om de beurt een Panther en een AJS uit de jaren '30, met vette klappen om te tonen dat ze het nog doen. Maar klap op de beurs was wel de Gillet Racer van Yves Campion, super gerestaureerd en Yves, niet ver uit de buurt, was steeds in de weer om gedetailleerde uitleg te geven. Proficiat.

Uw dienaar,

Mike Enfield.

**TE KOOP****A VENDRE**

- Royal Enfield Crusader 230 cc de 1959 à restaurer, complète mais moteur démonté, carte grise belge, prix souhaité : 800 €
- TWN Cornet 200 cc de 1953 à restaurer, complète, carte grise belge, prix souhaité : 1200 €
- Jawa type 353, 250 cc de 1957 à restaurer, complète, carte grise belge, prix souhaité : 900 €

Renseignements : tél. 071 38 58 38

A vendre diverses pièces : bas-moteur, cadre, roues,... pour Saroléa Estafette 400 cc.

Tel. 0477 310 802

GEZOCHT**RECHERCHE**

De bijdrage van 40 leden voor wie dit het laatste maandblad is.
Denk ook aan uw verzekering bij MARSH, voorbehouden aan leden
in orde met hun jaarlijkse bijdrage.

De Redactie.

La cotisation de 40 membres pour qui cette revue est la dernière.
Pensez aussi à votre assurance chez MARSH, réservée aux membres
en règle de cotisation.
La rédaction.

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

23/05/2015	Oldtimerbeurs Peperstraat 8560 Gullegem	
14/06/2015	Bourse du Moto Retro club Stephanois au Parc à Mitrailles Court-Saint-Etienne	Tel 0479 47 06 78
21/06/2015	Oldtimer brommerbeurs Zaal Den Donk Kapelweg 52 Turnhout - Zevendonk	Info : oldtimer_brommerbeurs@hotmail.com Tel. 0474 59 77 58
21/06/2015	Moto Retro Kuurne Hoeve Vandewalle Boomgaardstraat 168 - 8520 Kuurne	Tel. 0475 264 312 Tel. 056 70 22 80
28/06/2015	Bourse motos & vélomoteurs Rue Jean Koch LAMBERMONT	Tel. 0498 32 49 30
01- 02/08/2015	Expo-Bourse autos, motos, tracteurs pré-1980 Site Roudemer à STEINFORT G.D. Luxembourg	www.vintage-steinfort.lu Tel. (+352) 621 717 121
22- 23/08/2015	<i>Cruisers Mods vs Rockers</i> Caféracers, scooters, moto, auto American stars on wheels Antwerp Expo	www.americanstarsonwheels-shop.com Tel. 0475 49 26 48
06/09/2015	Bromfiestreffen WELLEN Onderdelenbeurs voor bromfietsen en motoren Parking RELU Daalstraat 3832 Ulbeek	www.bromfiestreffenwellen.tk Tel. 012 74 40 74
12/09/2015	Oldtimer motorbeurs Parochiezaal Sint-Jan Denefstraat 15 te 2275 GIERLE	Info : dirk.eelen@gmail.com Tel. 03 311 75 26
19- 20/09/2015	Moto Retro Wieze Schrovestraat 22 te 9280 Wieze Thema: Jim Redman 6 times World Champion	www.motoretrowieze.be

03- 04/10/2015	Malmedy Oldtimer Bourse MALMEDY EXPO	www.malmedyoldtimerbourse.be Tel. 080 33 91 45
04/10/2015	3ème foire pour motos anciennes et pièces détachées d'avant 1945 De Zavelbank Hogeweg 83 3118 Werchter	www.hd-classic.be
04/10/2015	Retro Beurs WACHTEBEKE Gemeenteschool Jules Persijnplein	Tel. 054 50 14 46 na 19 uur
04/10/2015	9h-12h moto en onderdelenbeurs De Zavelbank Hogeweg 83 3118 Werchter	www.hd-classic.be
11/10/2015	Bourse de Flémalle Theme: 6 cylindres et Italiennes Ecole L'Envol Rue du Herdier 6 4400 FLEMALLE	www.motoretro.be
18/10/2015	Moto Retro LEUVEN	www.motoretrowieze.be
07- 08/11/2015	Ruilbeurs pré-1975 Fabriekspand Veldstraat 59 ROESELARE	www.veteraanmotorenhoutland.be
07- 08/11/2015	Ruilbeurs OMCH Parochiezaal BLAUBERG-HERSELT	www.omch.be Tel. 0499 67 30 44
12/12/2015	Ruilbeurs motoren en (brom) fietsen pre-1975 Domein Moervelden RANST	www.vetfrakken.be
Elke 2 ^{de} Zondag v.d. maand	10u tot 12u Kofferbakverkoop “In de Fortuin” gemeenteplein Kontich.	www.reKup.net/link/AMC-Contich

TREFFENS - CONCENTRATIONS

10/05/2015	Moto Retro Famenne Ardenne Marche-Bastogne-Marche Pour motos pré-1960	www.mrfa.be Tel. 0498 31 53 38 Tel. & fax 084 32 22 84
10/05/2015	HAASDONK Trommelremmenrit Pré-1970 met trommelremmen	www.trommelremmenrit.be Tel. 0475 26 61 65
17/05/2015	’t Visplatieneke : Zelemse oldtimertreffen: rondritten voor brommers, moto’s en autos in een mooi landschappelijk kader.	t.zelemse.oldtimertreffen@gmail.com
17/05/2015	Balade motos pré-1940 (130 km) Wasmes-Audemetz-Briffœil Dépôt du Tram Autoroute E42 Mons-Tournai Sortie 30	Tel. 0477 96 28 78 patrick-30@hotmail.be
22- 24/05/2015	MOTOGUZZI 16de Oldtimer & Classic weekend (pré 1985) Kasteel PERK	www.guzziclassic.be

24/05/2015	Oldtimerrit en motowijding Peperstraat 8560 Gullegem	Info : 6volt@hotmail.be www.facebook.be/6volt
25/05/2015	Verkenningsrit moto's pré-1990 Sas van Gent (NL)	www.veteraanmotorenhoutland.be
30- 31/05/2015	HD rondrit 120 km Verloren Boslaan Lokeren	www.hdcfullthrottlelokeren.be
31/05/2015	Oldtimerrit auto, moto, brommer Oldtimershow en rommelmarkt Café T'Eeksken (Linde) 9440 LOVENDEGEM-SLEIDINGE	Tel. 0476 67 88 09 Tel. 0479 74 18 71
31/05/2015	Oldtimertreffen Baardegem Auto, moto, tractoren,...	www.voncktrekkers.be
05- 07/06/2015	Tour de Luxembourg pour motocyclettes anciennes. 4, FUUSSEKAUL L-9156 HEIDERSCHEID 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.fuussekaul.lu
07/06/2015	Pallieterland Treffen Vaartstraat 83 – 2520 RANST	www.vetfrakken.be
13/06/2015	Court-Saint-Etienne Parc à Mitrailles Balade roadbook à 13 h	Tel. 067 77 34 16 minnebenoit@outlook.com
14/06/2015	Court-Saint-Etienne Parc à Mitrailles Retro Moto Rallye G. Bétune	Tel. 010 61 19 71 Gsm 0476 52 14 08 mrcs1490@gmail.com
20/06/2015	Crisistreffen moto's pré-1975 Izegem	www.veteraanmotorenhoutland.be Tel 0479 68 88 43 E-mail: kurtdesmet@scarlet.be
21/06/2015	Moto Retro Kuurne Rondrit motoren pre-1970 + bromfietsen Hoeve Vandewalle Boomgaardstraat 168 -8520 Kuurne	Tel. 0475 26 43 12 Tel. 056 70 22 80
21/06/2015	Balade de la fête de Saint-Jean motos pré-1980 - 50 cc et plus Parcours séparés motos et cyclos Place d'Hattain1470 BAISY-THY	Tel. 0498 03 50 98 Tel. 0478 75 63 52
21/06/2015	Balade de Florennes Place Verte Motos pré 1960	0475 36 69 18 marc.laure@skynet.be
21/06/2015	BMW Oldtimer happening 12u TOLLEMEEK	http://www.bmwclassictour.be
27- 28/06/2015	BOM's Veteranentour	www.bomberlare.be
28/06/2015	Balade motos & cyclomoteurs Rue Jean Koch à Lambermont	Tel. 0498 32 49 30
27/06- 05/07/2015	Liège-Nice-Liège	guy.marginet@telenet.be Tel. 0476-575795
12/07/2015	Balade sidecar et trois roues Les 3 pattes en Brocqueroy Abbaye Saint-Denis Rue de la Filature 4 7034 OBOURG (Saint-Denis)	Tel. 0473 62 83 35 Tel. 0476 23 41 02

18/07/2015	Verrassingsrit moto's pré-1975	www.veteraanmotorenhoutland.be Tel. 0478 40 24 49 e-mail: leon.goes@telenet.be
26/07/2015	Rondrit brommers en motoren <1980 met beurs Kerk BLAUBERG	Tel. 014 54 02 85
02/08/2015	Reynaertrit moto's pré-1975 Sas van Gent	www.veteraanmotorenhoutland.be Info : reynaertrit@veteraanmotorenhoutland.be
16/08/2015	D'Oude Glorien Selsaete Rondrit 150 km oldtimer motos en brommers pré 1980 't Klooster Kerkstraat 64A Zelzate	Tel. 09 34 508 86 na 19.30 uur slotenmakerij.peter@skynet.be fer.nicaise@pandora.be
30/08/2015	Gezôars oldtimer brommertreffen	www.oudeglorien.jimdo.com Tel. 0477 21 79 85
30/08/2015	BMW Classic Tour 13u ANDENNE	http://www.bmwclassictour.be
06/09/2015	Klakvélotreffen moto's pré-1940 Lichtervelde	www.veteraanmotorenhoutland.be Frank Stevens GSM : 0477 56 26 19 klakvelotreffen@veteraanmotorenhoutland.be
06/09/2015	Bromfiets treffen WELLEN Rondrit bromfietsen pré-1980 Parking RELU Daalstraat 3832 Ulbeek	www.bromfietsstreffenwelen.tk Tel. 012 74 40 74
06/09/2015	Ital rondrit (100 km) voor Italiaanse klassieke moto's pré-1975 De Schuur Lange Gaanweg 22 9050 BAZEL	Tel. 03 636 24 77 Tel. 03 774 55 29 Gsm 0473 45 16 74
06/09/2015	BMW K1-treffen 13u ESSENE	http://www.bmwclassictour.be
13/09/2015	Moto Retro Famenne Ardenne Balade d'automne Pour motos pré-1960	www.mrfa.be Tel. 0498 31 53 38 Tel. & fax 084 32 22 84
20/09/2015	Oldtimer rit GULLEGEM Motoren &bromfietsen pré-1975 55 km op landelijke wegen Feesttent Kerkstraat start 14 uur	www.oldtimerritgullegem.wordpress.com Tel. 0474 03 24 54 Tel. 0473 22 29 98
20/09/2015	Blauwbuik toerrit 9160 Eksaarde	www.oudeglorien.jimdo.com Tel. 0477 21 79 85
27/09/2015	Balade de l'Eau d'Heure pour motos et sidecars anciens Café Saint-Jean à Cour-Sur-Heure	Tel. 0479 58 94 54
04/10/2015	Randonnée Paul Van Espen 100 km in het Hageland De Zavelbank Hogeweg 83 3118 Werchter	www.hd-classic.be

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

13/06/2015	Court-Saint-Etienne Expo Motos Anciennes	Tel. 010 61 46 14 Gsm 0479 12 62 49
07- 08/11/2015	Show van +/- 35 oldtimer motoren met als thema “Saroléa (R)evolution” Fabriekspand Veldstraat 59 ROESELARE	www.veteraanmotorenhoutland.be Info : Frank Stevens GSM: 00 32 (0)477 56 26 19 (na 18u) email: info@veteraanmotorenhoutland.be

COMPETITION CROSS TRIAL CIRCUIT

30- 31/05/2015	Coupes Moto Légende Circuit de Dijon-Prenois	www.coupes-moto-legende.fr
13/06/2015	Classic Races Wemeldinge Toutes cylindrées + sidecars	www.promotorzeeland.nl
13- 14/06/2015	BMW Motorrad Day met BMW Boxers of the '70 & R90S- meeting met Hans A Muth (ontwerper R90S, R100R,...) op 14 juni 2015 Spa-Francorchamps	http://www.bmwclassictour.be
06/09/2015	70 classic sprint Ringlaan EEKLO	www.70cyclerun.be

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, fax of E-mail doorgegeven.

Hierover is geen telefonische correspondentie mogelijk.

Informatie voor onze kalender wordt liefst tweetalig opgestuurd.

Les annonces sont à transmettre par lettre, fax ou E-mail.

Aucun contact téléphonique à ce sujet n'est possible. Les informations pour le calendrier sont à renvoyer 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 Royal – Parvis Notre-Dame de Laeken.
- Elke derde vrijdag van de maand / le 3^{ème} vendredi du mois:
Café Den Hert – Brusselsesteenweg, 20 – 1850 Grimbergen.

In samenwerking met

En collaboration avec



SPECIALISTES DE MARQUES
MERKEN SPECIALISTEN

AERMACCHI-HD	Rik Van Eycken e-mail: rikvaneycken@telenet.be	
ADLER	Gustave Goffin , Rue Fernand Stimart 7 , 5020 Namur (Vedrin)	Tel: 081/21.04.12
AJS / MATCHLESS	Paul St Mard, Av Prekelinden 33, 1200 Bruxelles	GSM: 0494.34.10.34
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
Machine de Guerre Legermotoren	Erwin De Lange, Elzenstraat 6, 9500 Geraardsbergen info@retro-rest.be	Tel: 054/41.09.37 Fax: 054/41.09.37 GSM: 0475/80.06.81
MAICO (Scooters + motos)	Luc Bohets , Ronson Heerweg 19 , 9700 Oudenaarde	Tel: 055/49 87 19 GSM: 0495/37.64.13
MOTO GUZZI	Manu Mommens Sasweg 3, 1820 Perk e-mail: emmanuel.mommens@telenet.be	GSM: 0477/43.55.02
NIMBUS	Geert Huylebroeck, Suikerstraat 73, 9340 Lede	Tel: 053/80.56.36
NORTON	Jan Kerkhof, Leliestraat 76b, 8210 Zedelgem noefbred@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 Liersestrwg 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 !