

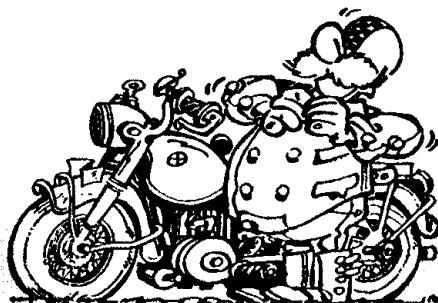
vzw CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM

ASBL

v.u. Verzetstraat/Rue de la Résistance 28 e.r.
1090 Jette

Tweemaandelijks tijdschrift – Revue bimestrielle.
November-December/Novembre-Décembre 2015

Numéro **349^{ste}** nummer
Verzending -expédition : Postkantoor Libramont
Jumelé avec Affilié à
Verbroederd met Aangesloten bij
VMCC South Wales FBVA-BFOV
AMCA Europe



BFOV stand FBVA met motor ROVIN 1922

Inter-Classics Brussels

6-7-8 NOV. 2015

CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM



MAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VOOR LIEFHEBBERS VAN
VETERAANMOTORFIETSEN

REVUE MENSUELLE DES AMATEURS
DE MOTOCYCLETTE ANCIENNES

VOORZITTER - PRESIDENT

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

SECRETARIAAT – SECRETARIAT

ASSURANCES – VERZEKERINGEN

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

LIDMAATSCHAP – AFFILIATION
ADRESWIJZIGING – CHANGEMENTS D'ADRESSE

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

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

REDACTIE – REDACTION

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

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

LIDGELD - COTISATION

Een clubjaar loopt steeds tot eind december. Lidgeld **25 EURO** te storten op rekening
BE89 0013 1986 8185 van **CMB** met vermelding van uw naam, volledig adres en eventueel lidnr.
Une année court jusque fin décembre. La cotisation de **25 EURO** est à verser au compte
BE89 0013 1986 8185 du **CMB** avec mention de votre nom, adresse complète et 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 cher(e)s ami(e)s,

Quelles dimensions ? Je parle évidemment du nombre de membres que doit (devrait) avoir un club comme le notre. Tout dépend de la qualité des membres et de leurs envies (besoins) de participer.

Nous avons en Belgique quelques grosses pointures qui drainent des membres, mais nous avons également quelques clubs plus petits mais non moins méritants car la qualité reste leur objectif primaire.

Qu'est-ce qu'appartenir à un club ? C'est se créer un réseau d'amis, de même culture motocycliste, de même région géographique, de même caractère et de même marque de motos. C'est se retrouver avec des réponses précises à des questions techniques, des sources d'informations, des adresses de forums, ou simplement le numéro de téléphone de quelqu'un qui pourrait aider. Cela va de la refabrication d'un n° de couleur RAL, aux gens qui par la méthode des essais, faire, défaire, analyser et recommencer, ont acquis la connaissance nécessaire pour éviter la casse (aussi de la tirelire...).

C'est étonnant comme on rencontre les mêmes personnages lors des bourses, ici où là, ceux des clubs derrière leur table et les autres, des touristes aurait dit feu "Emile la Pipe". Tout ce petit monde se connaît, et reste sur ses positions, c'est sans doute l'instinct de harde, rester collé à ceux qu'on connaît. En somme la sécurité par le nombre et par la reconnaissance mutuelle. C'est humain et nous n'y pouvons rien, cela est ainsi depuis notre préhistoire.

Nous nous reverrons à Marche, à Wieze ou ailleurs, nageant comme des poissons dans les allées de ces aquariums géants, s'arrêtant ici et là...

Nous avons joint le bulletin de paiement de la cotisation du Club. Il est impératif que celle-ci soit versée **avant le 31.12.2015**, date à laquelle le listing des membres doit être transmis à la F.B.V.A. Etre en ordre de paiement est la garantie de continuer à bénéficier en 2016 des avantages du Club (assurance, ...).

Dernier point, notre Assemblée Générale ce 22 novembre. Nous comptons sur votre présence en nombre... Faites l'effort de participer et de partager le goûter crêpes en toute amitié.

Ceux qui le font reviennent ! Nous attendons votre bonne humeur et vos projets.

Voilà, j'ai dit.

Bonne route. Restez prudents.

Paul Saint-Mard,

Président.

RAPPEL.

Assemblée Générale :

Dimanche 22 novembre 2015 à 15 h.

Centre Sportif de la Défense à Tervueren.

Het woordje van de Voorzitter.

Van ditjes, datjes en andere zaken.

Beste vrienden en vriendinnen,

Welke grootte ? Ik heb het vanzelfsprekend over het aantal leden dat een club zoals de onze moet (zou moeten) hebben. Alles hangt af van de hoedanigheid van de leden en van hun verlangens (noden) om deel te nemen.

We hebben in België een paar grote maten, die leden aanzuigen, maar we hebben ook enkele kleinere maar niet minder verdienstelijke clubs, waar kwaliteit de eerste doelstelling blijft.

Wat houdt de aansluiting bij een club in ? Het is het weven van een vrienden netwerk, met dezelfde cultuur op het gebied van motoren, afkomstig uit dezelfde streek, met hetzelfde karakter en bezitters van hetzelfde merk motoren. Het is het bekomen van een duidelijk antwoord op technische vragen, van informatiebronnen, adressen van fora, of zomaar het telefoon nummer van iemand die zou kunnen helpen. Dit gaat van het hermaken van een bepaald nummer RAL kleur, tot mensen die met de proefondervindelijke methode van monteren en afbreken, analyseren en herbeginnen, de nodige kennis hebben opgedaan om een ramp (ook voor de spaarpot...) te vermijden.

Het is vreemd, hoe men op de beurzen steeds dezelfde mensen tegen het lijf loopt, hier en daar, die van de clubs aan hun tafel, en de anderen, toeristen zoals “Emile la Pipe” zaliger zou gezegd hebben.

In deze kleine wereld kent iedereen iedereen, en blijft bij zijn mening, dit is waarschijnlijk het kudde instinct, blijven plakken bij wie men kent. Eigenlijk de veiligheid door het aantal en de wederzijdse herkenning. Dit is menselijk en we kunnen er niets aan doen. Dit is zo sinds de prehistorie.

We zullen elkaar opnieuw treffen in Marche, in Wieze of elders, zwemmend als vissen in de banen van deze reusachtige aquariums, met hier en daar een pauze...

We hebben het stortingformulier voor het lidgeld bijgevoegd. Het is noodzakelijk dat de storting plaats heeft **voor 31.12.2015**, datum dat we de lijst van de leden moeten doorsturen naar de B.F.O.V. In regel zijn geeft u de zekerheid van alle club voordelen te blijven genieten (verzekering,...).

Het laatste punt is onze Algemene Vergadering die zal plaats hebben op **zondag 22 november**. Wij reken op uw talrijke aanwezigheid. Kom en geniet met ons van de lekkere pannenkoeken. Wie komt blijft komen! Wij kijken uit naar uw goede humeur en uw toekomstplannen.

Voilà, ik heb gesproken.

Rijdt voorzichtig.

Paul Saint-Mard,

Voorzitter.

HERINNERING.

Algemene Vergadering :

Zondag 22 november 2015 om 15 h.

Sportcentrum van Defensie te Tervuren.

ASPECTS TECHNIQUES DU GRAND PRIX DE BELGIQUE.

MOTO MAGAZINE 24.07.1954 Par André Bar.

Les freins.

Les freins à deux mâchoires auto-serrantes sont adoptés sur beaucoup de machines d'usine. Pour comprendre la raison de cette récente popularité, qu'il soit permis de faire la comparaison entre un frein « de client » et le système réservé aux pilotes d'usine.

« Nos » freins se composent de deux mâchoires actionnées par une came unique. Chacune articulée sur un pivot fiché dans le plateau ou flasque de frein. Pour en comprendre le fonctionnement, imaginons, au lieu des mâchoires, deux blocs de bois. En outre, un tambour plutôt rugueux intérieurement, toujours pour les besoins de notre petite démonstration. Supposons aussi que le tambour tourne à droite, c'est-à-dire dans le sens des aiguilles d'une montre.

Au moment du freinage - en admettant que notre came écarte les blocs de bois comme elle le fait avec les mâchoires réelles – l'action du bloc A (ou de la mâchoire correspondante) sera-t-elle la même que celle du bloc ou de la mâchoire B ? Le bon sens même nous répond de suite. Le bloc A va se coincer entre le tambour et son point de pivotement tandis que le bloc B devra être appliqué contre le tambour avec force (celle de notre pied sur le pédale de frein), le tambour tendant à le chasser vers le centre, aussi longtemps que dure la friction. Du même coup, on s'aperçoit que l'action de la mâchoire A est bien plus efficace que celle de l'autre mâchoire. Qu'en outre, une fois en contact avec le tambour rotatif, elle y reste appliquée avec une énergie toujours plus grande, aussi longtemps qu'on appuie sur la pédale de frein. L'effet de freinage obtenu par la friction de la mâchoire B est nettement moins puissant. Il dépend entièrement de l'effort que nous exerçons sur la pédale. La mâchoire A, du fait de son action progressive « gratuite », est dite auto-serrante, ce qui signifie littéralement qu'elle « se serre toute seule dans le tambour », dès que la friction a commencé. On l'appelle mâchoire ou sabot primaire.

La mâchoire B, à qui on donne le nom de secondaire, est ici le « parent pauvre » et l'on s'en aperçoit au démontage d'un tel frein : la garniture de A est nettement plus usée que celle de B, signe que

l'action du premier sabot est nettement plus énergique que celle de l'autre.

Il y a maintenant plus de trente ans qu'un spécialiste français, Perrot, eut l'idée de rendre l'action du sabot secondaire aussi puissante que celle du sabot primaire. A surface de friction égale, et pour un même effort appliqué sur la commande du frein, on obtenait ainsi un freinage plus puissant. Ceci nous valut le servofrein que l'on est en train de redécouvrir maintenant en automobile, avec les freins hydrauliques dans lesquels chaque mâchoire est mise en mouvement par un piston distinct. Ce frein, dit frein intégralement auto-serrant, on peut le concevoir sous sa forme la plus simple (Norton l'adopta tel quel encore qu'il s'agisse en fait d'une réalisation assez modeste et même simpliste à côté de celle de Perrot) de la façon suivante. Il suffit de doter le système précédent de deux cames, la seconde venant en place du pivot que nous connaissons. Du même coup, les deux sabots vont maintenant, comme nos blocs de bois de la figure ci-dessous, «se coller» à l'intérieur du tambour, comme le primaire était seul à le faire sur le montage précédent. Du même coup encore, pour une même force s'appliquant sur la pédale, on obtient une efficacité de freinage accrue. Cette fois, au démontage d'un tel frein, les garnitures des deux sabots seront usées de façon égale, signe flagrant de l'égale efficacité obtenue pour les deux mâchoires.

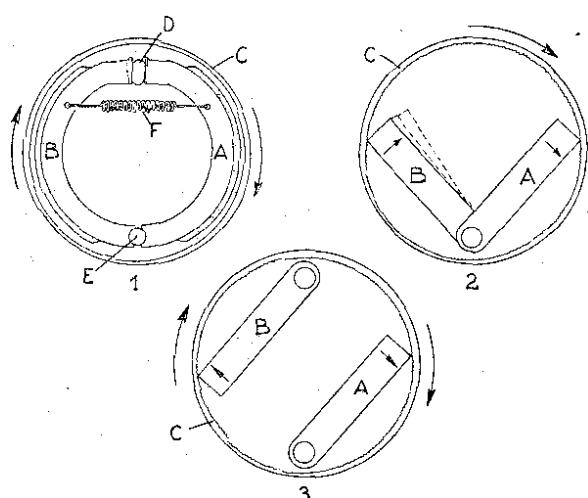


Schéma 1 : A, segment primaire, auto-serrant. B, segment secondaire.

Schéma 2 : si nous remplaçons, en imagination, les segments par des blocs de bois nous comprenons que A freine énergiquement, tandis que B ne le fait qu'en fonction de l'effort exercé sur la pédale.

Schéma 3 : les deux blocs montés pour réaliser un frein intégralement auto-serrant. L'action de B est ainsi tout aussi énergique que celle de A.

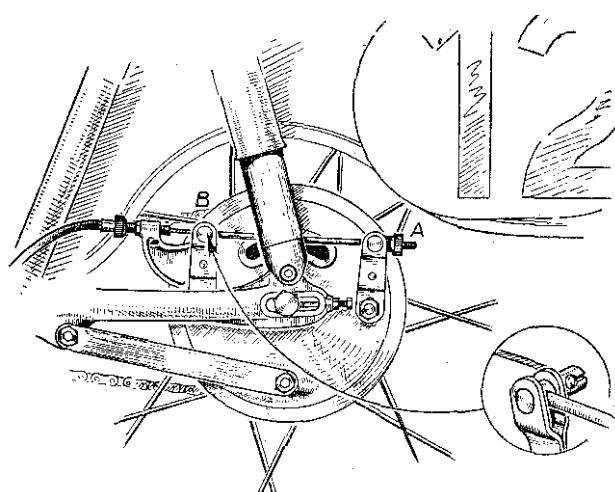
Pareille formule devait tenter les constructeurs de motocyclettes de course. Mais on ne la voit pas bien sur une machine de tourisme.

Voici pourquoi.

Si l'on compare les deux types de machines, on s'aperçoit immédiatement du surbaissement extrême obtenu pour les types «Grand Prix» actuels. Or, lors du freinage, les lois les plus élémentaires de la mécanique nous apprennent que s'exerce sur l'avant de la machine, quelle qu'elle soit, un transfert de poids. Celui-ci (ou plus exactement sa valeur) est régi par la situation du centre de gravité, entre autres choses. C'est ainsi qu'un frein avant intégralement auto-serrant, monté sur une bicyclette, pourrait fort bien, manié brutalement, envoyer le cycliste par-dessus le guidon. L'exécution de pareil mécanisme est en outre plus coûteuse que celle de nos freins.

De sorte qu'il faut, d'une part, une machine aussi surbaissée qu'un engin de Grand Prix, et d'autre part, une machine « dont le prix ne compte point » pour pouvoir adapter, à l'avant notamment, un frein intégralement auto-serrant. D'ailleurs, il convient de remarquer que certains constructeurs, s'ils ont adopté le système pour la roue arrière, n'y mordent pas tellement pour leur roue avant. Ce qui constitue peut-être une faute, la roue arrière, vu son délestement au freinage, ayant une propension bien connue à se caler et à glisser sur le sol, au moment d'un freinage.

La question reste donc à débattre encore. Qu'il nous soit permis d'ajouter que les exécutions en « intégral auto-serrant », vues à Francorchamps, sont encore bien timides vis-à-vis de ce que l'on réalise en grande série dans le domaine de l'automobile. Période de transition donc, à tout point de vue.



Détail de la double commande, sur un « intégral auto-serrant ». En médaillon, le relais au levier antérieur. On règle ici par le bouton moleté de droite (A), le parallélisme des deux leviers, c'est-à-dire des deux came, par le bouton moleté de gauche (B), le freinage.

TECHNISCHE ASPECTEN VAN DE GROTE PRIJS VAN BELGIË 1954.

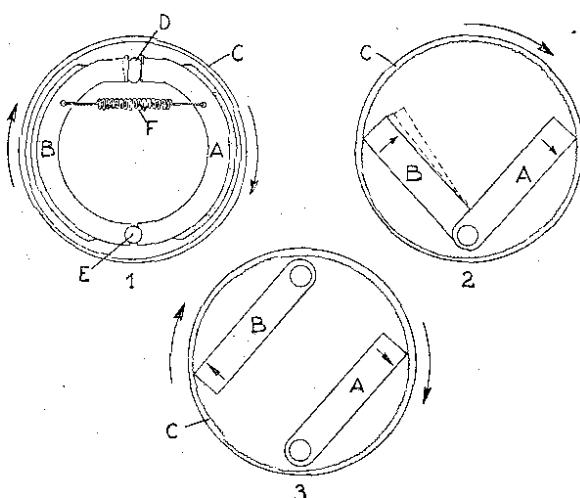
MOTO MAGAZINE 24.07.1954 door André Bar.

De remmen.

De remmen met twee autoaanspannende remschoenen zijn standaard gemonteerd op vele fabrieksmachines. Om zich rekenschap te kunnen geven van de populariteit is het noodzakelijk een vergelijking te maken tussen de rem voor de cliënt en het systeem voor de fabriekspiloten. Onze remmen bestaan uit twee remschoenen die aangedreven worden door één enkele nok. Iedere remschoen draait rond een vast punt op de remplaat of op de remflens. Om de werking ervan te begrijpen, in plaats van de remschoenen nemen we twee houten blokken. We maken voor deze voorstelling ook gebruik van een ruwe remtrommel. We veronderstellen ook dat de remtrommel rechtsdraaiend is, hetzij kloksgewijs. Op het ogenblik dat er geremd wordt, en aannemend dat de nok de blokjes hout van elkaar verwijderd (zoals ze doet met de remschoenen) is de vraag : zal de actie van blok A (of van de overeenstemmende remschoen) dezelfde zijn als die van bok (of remschoen) B? Het gezond verstand geeft ons het antwoord. Het blokje A zal komen vast te zitten tussen de remtrommel en zijn draaipunt terwijl het blokje B met kracht tegen de trommel zal moeten aangedrukt worden (kracht van de voet op het rempedaal). De remtrommel duwt dit naar het midden zolang er spanning op blijft. Hier ziet men onmiddellijk dat de werking van de remschoen A veel efficiënter is dan de andere. Des te meer dat, eens de remschoen in contact met de draaiende trommel, de energie die ontwikkeld wordt steeds groter wordt zolang men kracht op het rempedaal uitoefent. Het remeffect bekomen door de wrijving van remshoen B is veel kleiner en hangt volledig af van de kracht die uitgeoefend wordt op het pedaal. De remschoen A wordt autoaanspannend genoemd omwille van de moiteloze progressieve actie, dit wil zeggen dat ze zichzelf aanspant in de trommel van zodra er geremd wordt. Dit is de *primaire* schoen. De remschoen B krijgt de naam *secundair*. Bij het demonteren van zulke rem is het duidelijk te zien dat de bekleding van remshoen A meer sleet vertoont dan B, wat wijst op een sterkere actie.

Een dertigtal jaren terug is de Franse specialist Perrot op het idee gekomen, de werking van de secundaire rem schoen even efficiënt te maken als deze van de primaire rem schoen. Met gelijke wrijvingsoppervlakte en met dezelfde uitgeoefende kracht op de rem bekwam men een krachtigere remming. Dit principe bracht ons de servo-rem, die nu herontdekt wordt in de auto industrie, met de hydraulische remmen, waarvan iedere rem schoen in beweging gebracht wordt door een afzonderlijke zuiger. We kunnen als volgt deze rem, ook volledig autoaanspannend genoemd, onder zijn meest vereenvoudigde vorm bouwen (Norton heeft hem op een - ten opzichte van Perrot - vereenvoudigde wijze toegepast).

Het volstaat in het vorige systeem twee nokken aan te brengen, de tweede in plaats van het vorige gekende draaipunt. In één slag gaan de twee rem schoenen nu, zoals de twee houtblokjes hieronder, kleven aan de binnenkant van de remtrommel, zoals de primaire schoen in de vorige opstelling. Tezelfdertijd en voor dezelfde kracht op het pedaal bekomt men een krachtigere remming. Ditmaal merkt men bij de demontage van de rem schoenen dat beide bekledingen dezelfde slijtage vertonen, wat erop wijst dat beide rem schoenen even efficiënt werken.



Schema 1 : A, primair segment, auto-aanspannend. B, secundair segment.

Schema2 : wanneer men (in verbeelding) de segmenten vervangt door hout blokjes zien we dat A krachtig remt terwijl B het slechts doet in functie van de uitgeoefende kracht op het pedaal.

Schema 3 : volledig autoaanspannende rem. De actie op B is dezelfde als op A.

Deze formule moest er de motorbouwers ertoe brengen dit toe te passen op de koers machines. Maar men ziet dit niet terug op de toeristen machines.

Zie hier waarom.

Wanneer we de twee types machines vergelijkt, constateert men onmiddellijk de zeer lage ophanging van de huidige G.P. machines. Tijdens het remmen, en dit volgens de elementaire wetten van de mechaniek, wordt er een overdracht van het gewicht naar voren waargenomen. De waarde ervan hangt onder andere af van de plaats van het zwaartepunt.

Zodoende, en met een volledig autoaanspannende voorrem gemonteerd op een fiets, zou bij brutale remming, de fietser wel eens over het stuur kunnen vliegen. Dit remstelsel is ook kostelijker dan het gewone.

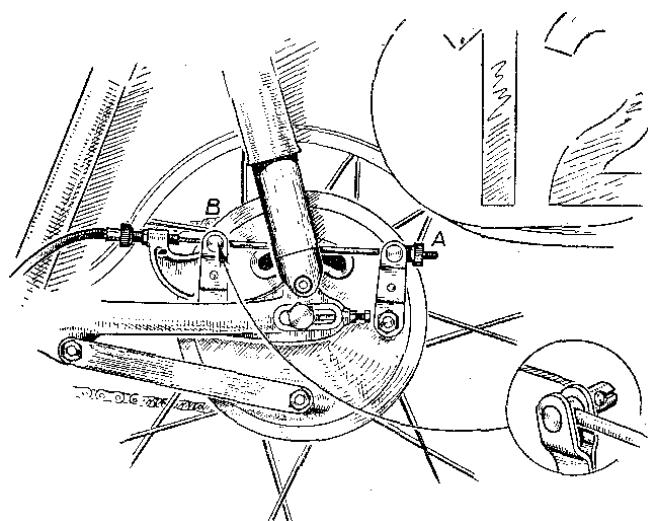
Bij gevolg is het noodzakelijk dat het zwaartepunt van de machine waarop een volledig autoaanspannende remming voorzien is zo laag mogelijk is (b.v. G.P. machines). Dit systeem heeft ook zijn prijs.

Daarom wordt het systeem ook vaak uitsluitend op het achterwiel gemonteerd. Dit is waarschijnlijk een foute toepassing, gezien het achterwiel de neiging heeft bij brutale remming te blokkeren en te glijden.

De vraag is nog open.

Laat ons bijvoegen dat de toepassingen van de volledig autoaanspannende remmen gezien op Francorchamps zeer schuchter zijn ten opzichte van datgene dat in grote serie toegepast wordt op koerswagens.

Dit blijft in ieder geval een overgangsperiode.



Detail van de dubbele aandrijving van een volledige autoaanspannende rem.

Hiernaast, de *relais* van de hefboom vooraan.

Het parallelisme van de twee hefbomen, hetzij van de twee nokken, wordt geregeld bij middel van de gekartelde moer rechts (A).

Het remmen wordt geregeld met de gekartelde moer links (B).

Marche-en-Famenne

17^{ème}

Bourse d'échange

pour motos anciennes

Belgique

Dimanche
17 janvier 2016
à partir de 9h30 au WEX

Wallonie Expo
Rue des 2 Provinces
Hall chauffé - Petites restaurations - Bar

Entrée 6 €
Babies et enfants - 12 ans gratuit

PARKING
GRATUIT

17.01.2016 Wallonie Expo
Marche-en-Famenne



MRF

www.mrfca.be

Organisation : Moto Retro Famenne Ardenne
Renseignements exposants et réservations
+32 (0) 498 315 338 • TEL./FAX : + 32 (0) 84 82 22 84 • pierrette.jacob@live.be

B.O.M. Veteranentour 27-28 juni 2015.

Het wordt bijna een internationale feestdag omdat er zoveel mensen van buiten België meerijden. Dit jaar was er zelfs een koppel uit Finland op Triumph bij. Het is bijna doodzonde dit evenement te moeten missen alleen maar voor de diversiteit aan motoren soorten, typen, merken, soms in een staat alsof ze pas ergens van uit een schuur komen en enkel rijvaardig gemaakt. Ik zou er niet mee op de baan durven komen maar ze rijden er wel de 700 km mee uit al dan niet met wat pech die van deze simpele machines te verhelpen is met wat plaklint en ijzerdraad of de las van een gebroken frame bij een lokale smid.

Daar tegen rijden er heel wat mooi gerestaureerde juwelen mee, waarvan de waarde niet te schatten is.



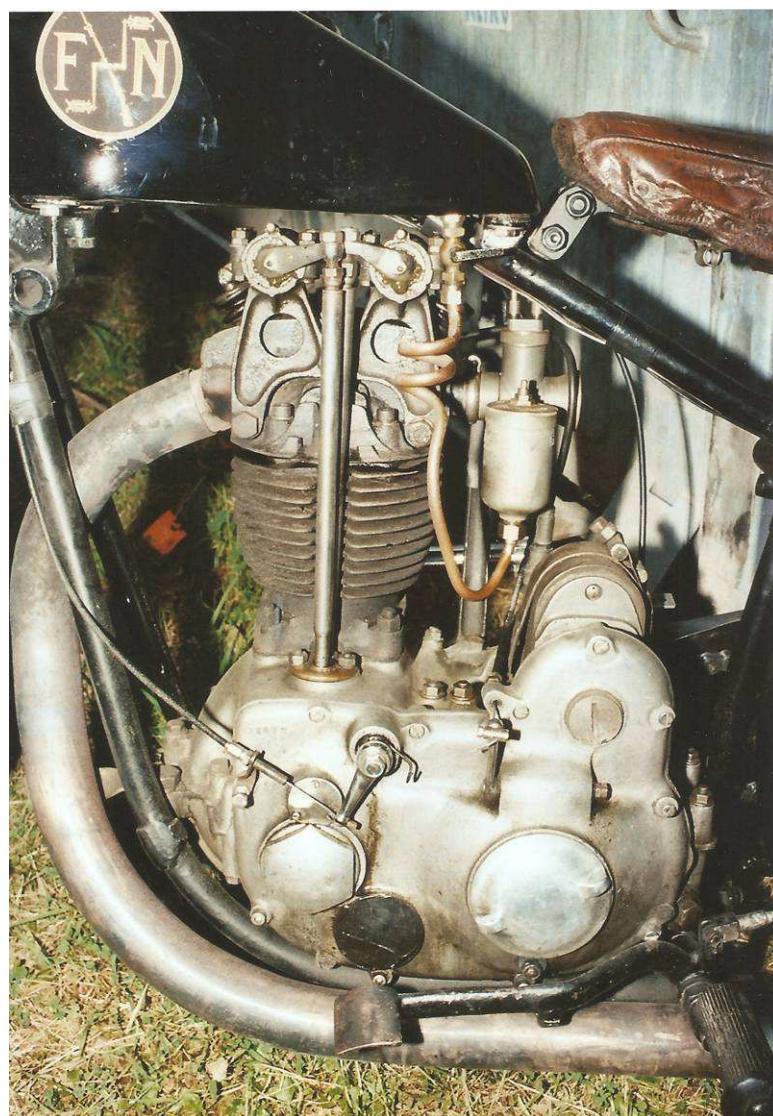
FN 500 cc kopklepper jaren 20.

Wat me opvalt, is dat er nog veel oude Belgische motoren meerrijden van kleine tweetakt tot stoere viertakt aldus niet met sidecar aangegezen.

Het is mij dan altijd een groot genoegen bij het vertrek een deel mee te rijden en de volgende dag de vermoede rijders tegemoet te rijden en dan tot het eindpunt hen te begeleiden, een beetje verlegen van achter aan de staart uitlaatgassen opsnuiven, niet gezond.

Uw dienaar,

Mike Enfield.



FN 500 cc kopklepper jaren 20.

Verslag rondrit brommers en motoren Blauberg 26.07.2015.

Ik vertrok met mijn Gillet Milan thuis te Breendonk om 8.45 uur. Aankomst Blauberg Kerk om 9.55 uur. Er staat een feesttent aan de kerk waar men mosselen kan eten. Er is een kleine beurs met interessant aanbod (brommers).

Ik zie een ruim gevuld deelnemerspark : veel brommers : Royal Nord, Flandria Consul, Flandria King, een Record, een Rally, Zündapp, Honda SS 50, Suzuki AC 50 en TS 50 en AC 100, Yamaha RS 100, Puch 125, Engelse moto's, een leger Zündapp. Ik schrijf me in voor 10 € en krijg ook nog 2 drankbonnen. Ik heb enkel de voormiddagrit van 50 km gedaan, volgens systeem bolletje / vierkantje. Al met al een fijne rondrit, een aanrader voor jullie allemaal.

Patrick Goovaerts.





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 je
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 et
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@skynet.be

Tel. 02.660.59



Les annonces sont toujours publiées lors

Les annonces sont toujours publiées dans le journal local. De aankondigingen worden steeds in de krant geplaatst.

De aankondigingen worden steeds in het eerstvolgende nummer gepubliceerd.



GEZOCHT

RECHERCHE



WANTED !

25 €

Cotisation CMB
Lidgeld CMB
2016

P.S. Nous sommes toujours à la recherche d'articles pour la revue : si vous avez des trucs, des bonnes adresses, des anecdotes, des récits, partagez-les. Merci. La Rédaction.

Wij zijn steeds op zoek naar artikels voor ons ledenblad : indien u trucjes, goede adressen, anekdotes, verhalen hebt, deel ze met de medeleden. Dank u. De Redactie.

AGENDA



RUILBEURZEN - BOURSES

14/11/2015	Bourse du LOMC Helchteren Motos < 1965	Info 0475 247994
28/11/2015	Bourse de Luyksgestel (NL)	Info : (NL) 31 497 54 13 73
06/12/2015	Retro Moto Beurs Stadsfeestzaal Demervallei 14 AARSCHOT	www.retromotoaarschot.be
12/12/2015	Ruilbeurs motoren en (brom) fietsen pre-1975 Domein Moervelden RANST	www.vetfrakken.be
19- 20/12/2015	Central Classics Expo HOUTEN Op 4 km van UTRECHT (NL) Meidoornkade 24 NL 3992 AE Houten	www.centralclassics.nl Tel. NL 0031 (0)6 305 425 28
26/12/2015	Retro Kerst Beurs bromfietsen motoren scooters pre-1980 Verrekijker 1 8750 WINGENE	vanseveren_danny@hotmail.com Tel. 0475 36 54 01
17/01/2016	Marche-en-Famenne Bourse Motos Wallonie Expo Rue des 2 Provinces	www.mrfa.be Tel. 084 32 22 84
24/01/2016	Bric & Brac Moto onderdelen OC t'Zonnerad Tresorierstraat 5 8980 ZONNEBEKE	www.groenegifkikkers.be Tel. 0486 68 52 10
14/02:2016	Expo-bourse motos classiques et anciennes <i>Les vis d'jonnes du</i> <i>50cc</i> Salle Omnisports Rue des Batis 5651 LANEFFE	Patrickthibaut7@hotmail.com Tel. 0477 28 79 85
20- 21/02/2016	Oldtimerbeurs auto-moto 't Echappementje Fabriekspand ROESELARE	Tel. 051 72 55 81 GSM 0473 96 24 86 techappementje@telenet.be

27/02/2016	Ruilbeurs oude motoren VMC Early Riders Lindenstraat 10 2970 SCHILDE	www.earlyriders.be Tel. 0477 27 73 72 GSM 0486 89 89 70
20/03/2016	Oldtimer Beurs B.O.M. Festivalhal Donkmeer BERLARE	www.bomberlare.be
02- 03/04/2016	Central Classics Expo HOUTEN Op 4 km van UTRECHT (NL) Meidoornkade 24 NL 3992 AE Houten	www.centralclassics.nl Tel. NL 0031 (0)6 305 425 28
03/04/2016	Beurs Club 6 Volt T'Goed ter Winckele Peperstraat 1 8560 GULLEGEM	6volt@hotmail.be
16/04/2016	Broemmerbeurs bromfietsen motoren onderdelen toebehoren Gildenhuis Moretusburg Kapelstraat 296 HOBOKEN	polflandria@telenet.be Tel. 0475 232 074 suzuki.ac50@telenet.be Tel. 0468 149 720
26/06/2016	Oldtimer brommerbeurs Zaal Den Donk Kapelweg, 52 2300 TURNHOUT	www.bcturnhout.wordpress.com Tel. 014 65 92 65 GSM 0474 597 758
09/10/2016	Bourse de FLEMALLE Ecole l'Envol Rue du Herdier 6 Thème : Anglaises et Ladies	www.motoretro.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

24/01/2016	Paddetrek +/- 90 km OC t'Zonnerad Tresorierstraat 5 8980 ZONNEBEKE	www.groenegifkikkers.be
03/04/2016	Club 6 Volt Bepijlde rondrit +/- 60 km T'Goed ter Winckele Peperstraat 1 8560 GULLEGEM	6volt@hotmail.be
15/05/2016	Balade motos anciennes < 1940 +/- 130 km Dépôt du Tram Wasmes-Audemetz-Briffœil Autoroute E42 Mons-Tournai sortie 30	Info : Jonniaux Patrick Tel. 0477 96 28 78 patrick-30@hotmail.be
29/05/2016	Oude motoren treffen (pre-1965) VMC Early Riders Lindenstraat 10 2970 SCHILDE	www.earlyriders.be Tel. 0477 27 73 72

25- 26/06/2016	BOM's Veteranentoer	www.bomberlare.be
-------------------	---------------------	--

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

20- 22/11/2015	Salon Motolegende Château de Vincennes Parc floral de PARIS	La marque Suzuki à l'honneur www.salon-moto-legende.fr
13- 14/02/2016	Moto Retro Wieze Thema : TRIUMPH	www.motoretrowieze.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>



Saroléa S6 Course 600 cc 1947 (Beurs Roeselare 7-8 nov.2015).

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 or 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, Bergensestw. 769 1600 Sint Pieters Leeuw bodenhorst@skynet.be	Tel: 02/361.20.01
FN	Verhaeghe Michel, Rogierlaan 65, 8400 Oostende	Tel: 059/50.69.59 Fax: 059/80.58.44
GILLET	Yves Campion, Rue Dr Elie Lambotte 243,1030 Bruxelles ycampion.gillet@skynet.be	Tel: 02/425.89.91
HARLEY DAVIDSON 750cc Leger, burger en servicar 1937-1973 en Amerikaanse motoren	JP Piron Kruiskensheide 33 1502 Lembeek	Tel. 0473-991507
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/vélo moteurs	Eric Steyts , Ulbeekstraat 11 , 3832 Wellingen	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 Lierseestwg 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 !