

vzw CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM ASBL

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

1090 Jette

Maandelijks tijdschrift – Revue mensuelle.

Juin-Juillet / Juni-Juli 2016

Numéro 354^{ste} nummer

Verzending -expédition : Postkantoor Libramont

Jumelé avec

Affilié à

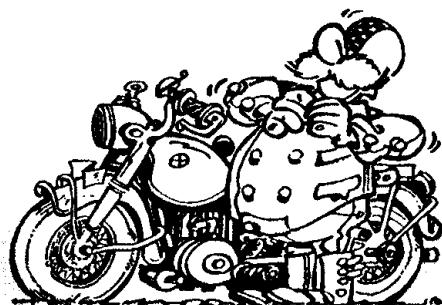
Verbroederd met

Aangesloten bij

VMCC South Wales

FBVA-BFOV

AMCA Europe



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.

Voici un certain temps que je n'ai plus pris la plume et le papier pour vous entretenir. La saison des rallyes bat son plein et nos membres se font un plaisir d'y participer. Souvent hors frontières, mais dans un rayon d'action qui permet encore le sauvetage si une panne se déclarait. Quelques réflexions d'un vieux cramique de 72 ans qui se définit comme suit : jeune de 16 ans avec 52 ans d'expérience concernant les jeunes et le club (CMB en l'occurrence). Que vous veniez dans ce monde de vieilles bougies, de graisse, d'huile (noire Marly au graphite) après avoir reçu de Pépé une de ses bécanes ou par envie de vous différencier, vous vous devez de rencontrer d'autres personnes ayant contracté le virus. Ce revers de la médaille est courant et assez habituel, presque une généralité : Après le mariage et l'année du premier enfant (ça c'était de mon temps) il faut s'en occuper et les absences du domicile ne sont pas toujours bien comprises et peuvent amener des quiproquos. Ceci pour expliquer qu'il y a toujours une bonne raison de laisser vacante une place aux réunions ou pour la non-participation aux rallyes : ajouter l'équation nombre d'enfants et années d'études. J'en connais qui en souffrent encore ! C'est un fait que l'osmose entre les humains motocyclistes dépend de quelques facteurs : âge, état d'esprit, on pourrait fractionner la sélection à l'envi. Que vous soyez plutôt 4T, ACT, latérales, culbutées, Wankel etc... participation (ou non) à certains rallyes. Le reste vous sera révélé dans la fameuse phrase "Connais-toi toi-même".

La dernière réunion à Laeken, en pleine tenue du match Belgique-Wales, a été pour moi un saut au pays des souvenirs : le Welsh Dragon Tour (3 jours) et le Sea-Side Run (un jour). Nous étions une bonne vingtaine de Belges toutes régions confondues et habitués à rouler ensemble lors des rallyes des 9 Provinces.

Nous avions quelques locomotives et une organisation bien rodée. Les accidents et imprévus de la vie ont fait que la continuité a été assurée par l'équipe du B.O.M. avec le même esprit.

Une rencontre aura lieu en 2017 (au printemps) avec le club Français de Lille, les "Vieux Clous" afin de fêter dignement leur anniversaire. Nous vous en dirons plus dans un avenir proche.

Les "Vieilles Gloires" à Nancy en Lorraine ne démeritent pas, allez voir sur <http://lesvieillesgloires.free.fr/club/club1.htm> . Ils ne sont pas nombreux, mais pas manchots non plus !

Roulez prudents, bonne route !

Paul Saint-Mard,

Président.



Het woordje van de Voorzitter.

Van ditjes, datjes en andere zaken.

Beste vrienden en vriendinnen,

Het is al een tijdje geleden dat ik nog naar pen en papier greep om u een woordje te schrijven. Het is volop rally seizoen en onze leden rijden met plezier mee. Vaak buiten de grenzen, maar op beperkte afstand, wat de redding mogelijk maakt in geval van technisch defect. Een paar opmerkingen vanwege een 72 jaar oude vent die zichzelf beschrijft als een jongen van 16 jaar met 52 jaar ervaring op het gebied van jongeren en clubleven (meer bepaald met de CMB). Dat je nu terecht gekomen bent in deze wereld van oude ontstekingskaarsen, vet en olie (zwarte Marly olie met grafiet) nadat Pépé u een van zijn oude machines gegeven heeft of simpelweg om het "anders" te doen, is het noodzakelijk dat u in contact komt met andere mensen die met dezelfde virus besmet zijn.

Deze keerzijde van de medaille komt vaak en vrij algemeen voor : na het huwelijk en het jaar van het eerste kindje (in mijn tijd was dat zo) moet men zich ermee bezig houden en de afwezigheden van huis kunnen niet altijd op veel begrip rekenen en kunnen tot misverstanden leiden. Dit om uit te leggen dat er steeds een goede reden is om niet deel te nemen aan de vergaderingen of de rally's : reken hierbij nog het aantal kinderen en de studie jaren. Ik ken er die er nog onder lijden! Feit is dat de samenhang tussen de motorrijders van verschillende factoren afhangt : leeftijd, stemming,... men zou talrijke selecties kunnen hanteren. Dat u nu liefhebber bent van 4T, ACT, zijkleppers, kopkleppers, Winkel enz... deelname (of niet) aan sommige rally's. De rest wordt u geopenbaard in de welgekende spreuke "*Ken uzelve*".

De laatste vergadering in Laken, tijdens de match België-Wales, was voor mij een duik in het land der herinneringen : de Welsh Dragon Tour (3 dagen) en de Sea-Side Run (één dag). We waren met een twintigtal Belgen, uit alle streken, en gewoon samen de rally's der 9 Provinciën te rijden. Wij hadden een paar locomotieven en een goed gesmeerde organisatie. De onvoorzienbare levensomstandigheden hebben ervoor gezorgd, dat de fakkel in dezelfde geest overgenomen werd door de B.O.M ploeg.

In de lente van 2017 zal er een ontmoeting zijn met de leden van de Franse club te Rijssel, de "Vieux Clous" om samen eervol hun verjaardag te vieren. Binnenkort meer hierover.

De "Vieilles Gloires" te Nancy in Lotharingen zijn ook verdienstelijk, neem een kijkje op <http://lesvieillesgloires.free.fr/club/club1.htm>.

Ze zijn niet talrijk, maar wel actief!

Rijdt voorzichtig, geniet van de baan!

Paul Saint-Mard,

Voorzitter.

LA CARBURATION

Première partie.

Dans notre étude de la carburation, reprenons les grands principes, puis débutons le passage en revue des différents types de carburateurs, depuis les origines.

Le moteur ne peut fonctionner que si le dosage reste compris entre certaines limites appelées limites d'inflammabilité. Avec un dosage convenable, la combustion sous pression du mélange gazeux, après son allumage par l'étincelle de la bougie, doit se poursuivre d'elle-même.

Voyons les avantages et inconvénients des variations de dosage.

Avec un dosage riche, les mises en route sont plus faciles, l'excès modéré d'essence abaisse la température du moteur et diminue les risques de détonation, mais la consommation augmente, le moteur s'encrasse et il y a risques d'explosions de gaz non brûlés dans le pot d'échappement. On ne peut dépasser le rapport 1 pour 10.

Avec un dosage pauvre, la combustion est trop lente et se poursuit pendant une partie de la détente, le moteur chauffe exagérément. Dans un premier temps cela peut déboucher sur de l'auto-allumage. On peut également craindre le phénomène de détonation, et même dans les cas les plus critiques la fusion du piston à l'endroit où il est proche de la bougie. Quant aux avantages d'un mélange trop pauvre, ils sont illusoires : économie d'essence... On ne peut pas dépasser le rapport 1 pour 17.

Donc pour un moteur ancien dont on connaît mal les réglages, il faut toujours choisir l'option "un rien plus riche" !

Le mélange idéal va être un compromis entre diverses options, sachant que la puissance est optimale au dosage 1 pour 13, que la consommation spécifique est minimale pour un dosage 1 pour 15, et que la température ne doit pas être trop élevée ou trop faible.

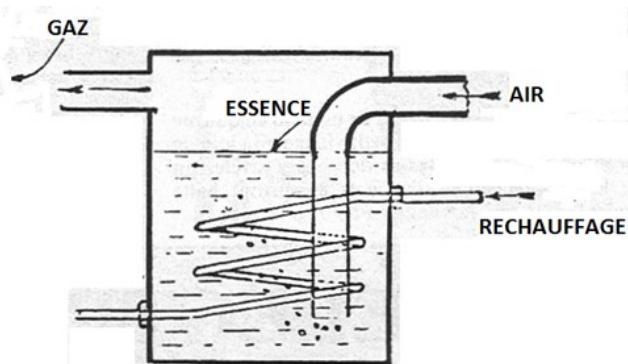
LES DIFFÉRENTS TYPES DE CARBURATEURS

Les carburateurs vont être successivement à barbotage, à évaporation, à léchage (ces trois modes ont cohabité jusqu'en 1900, année où apparaissent les carburateurs à pulvérisation). Signalons que l'injection, d'abord mécanique, n'a pu s'imposer que grâce à l'électronique depuis une trentaine d'années ; elle est la solution d'avenir. Mais le carburateur classique à pulvérisation résiste encore.

Voyons pour exemple un modèle représentatif de chaque système :

Le carburateur à barbotage :

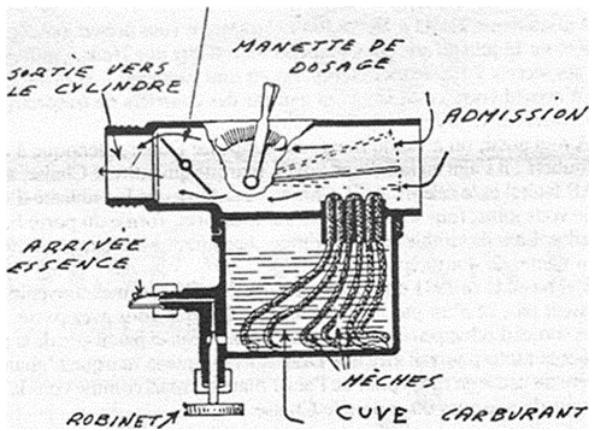
La richesse du mélange est fonction du niveau de l'essence dans le réservoir et de la température du carburant. L'utilisation de la manette d'air additionnel est presque constante pour assurer une marche régulière du moteur.



Le principe du carburateur à barbotage est très simple : l'air arrive d'un côté dans la cuve et remonte dans l'essence, se chargeant de vapeurs. L'essence est réchauffée par un serpentin lui-même chauffé par les gaz d'échappement, pour aider la vaporisation. Le gaz ainsi formé est alors aspiré par le moteur. On règle manuellement ce gaz au moyen d'une manette qui permet d'y ajouter plus ou moins d'air frais.

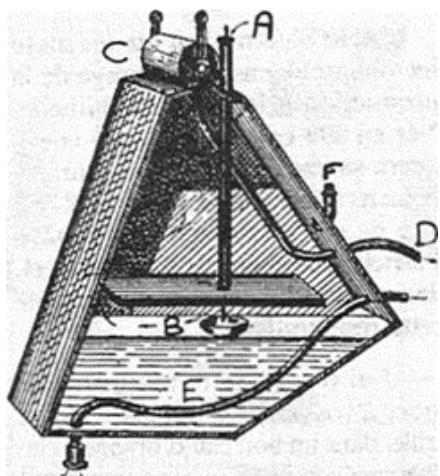
Le carburateur à évaporation :

L'idée de faire absorber l'essence par une substance poreuse au travers de laquelle on force l'air aspiré à passer est très ancienne et a d'abord été appliquée aux moteurs industriels. Ce carburateur donne une carburation régulière, mais les mèches utilisées finissent par perdre leurs qualités capillaires.



Dans le carburateur à évaporation, des mèches trempent dans la cuve d'essence ; le carburant remonte par capillarité.

Le carburateur à léchage :



L'admission d'air se fait en A, l'air débouche sous la plaque brise-jet en B où il se charge de vapeurs d'essence. Le mélange carburé remonte et passe par le robinet de dosage C, qui permet de faire varier la richesse en admettant une quantité commandée d'air pur. Le mélange corrigé est alors admis au moteur par la tuyauterie D, (une dérivation de l'échappement E passe à travers le carburant pour le réchauffer et faciliter l'évaporation).

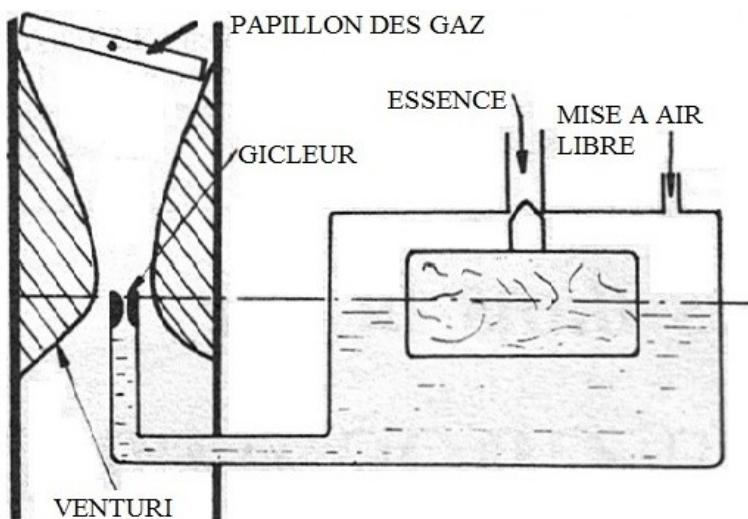
Ce type de carburateur, ici un De Dion, demande beaucoup de délicatesse dans son maniement : il faut rester à l'écoute des bruits de fonctionnement, "sentir" son moteur pour faire varier la richesse en fonction de la température extérieure et des efforts que l'on demande.

Une des raisons qui ont poussé les chercheurs de la fin du XIXème siècle à essayer de remplacer ces types de carburateurs est leur sensibilité à la densité de l'essence utilisée. Celle-ci devait être légère pour avoir une bonne évaporation. Les techniques de raffinage étaient encore sommaires et la qualité du produit loin d'être suivie. Un contrôle de la densité lors de l'achat du carburant était recommandé. Il devait s'effectuer avec un densimètre, bien sûr, mais aussi un thermomètre et une table de correction, table que l'on trouvait dans tous les "carnets du chauffeur" et autres "bréviaires", indispensables à l'époque.

La valeur de densité idéale pour avoir une bonne carburation était de 695 à 700, à 15°. D'autre part la constance de la richesse était aléatoire et le carburant moyennement raffiné, provoquait fréquemment une fumée malodorante à l'échappement. Un des moyens, employé par nombre de chauffeurs pour pallier à cet inconvénient, consistait à parfumer les produits de la combustion. Il suffisait pour cela d'introduire dans la bouteille d'échappement (dans laquelle les gaz chauds viennent se détendre à leur sortie des cylindres) un morceau de benjoin (substance aromatique et résineuse provenant du Styrax Benzoin) de qualité ordinaire.

Les carburateurs à pulvérisation :

La nécessité d'obtenir une pulvérisation de l'essence dans l'air aspiré par le moteur est un fait constaté dès la fin du 19^{ème} siècle. La conception du premier carburateur de ce type n'est pas le propre d'un inventeur, c'est seulement le fruit des travaux de Benz qui amène le principe du flotteur régulant le débit d'essence, de Butler qui découvre l'utilité du *venturi* pour aspirer et pulvériser, et de Maibach et Daimler qui vont faire la synthèse de ces deux systèmes.



L'essence contenue dans la cuve va au gicleur qui débite dans une tubulure où se forme le mélange air/essence.

Cette tubulure présente un rétrécissement, le venturi, qui a pour but d'augmenter la vitesse de passage des gaz vers le cylindre. L'admission d'air se fait sous le gicleur et le papillon s'ouvre pour laisser passer les gaz vers le cylindre.

d'air se fait sous le gicleur et le papillon s'ouvre pour laisser passer les gaz vers le cylindre.

Le principe est le suivant : l'air passe par un diffuseur en cône, c'est le col du venturi, où se crée une dépression. Il suffit de placer l'arrivée du carburant au point où la dépression est maximum et il est aspiré proportionnellement à la valeur de celle-ci. On ajuste la quantité d'essence

nécessaire en calibrant son arrivée par un gicleur ; son alimentation est maintenue à un niveau constant par une cuve, un flotteur et un pointeau. Un papillon ou un boisseau limite la quantité de mélange admis dans le cylindre.

Ce système de base très simple a un gros inconvénient : la richesse du mélange n'est pas constante.

Au ralenti en effet, l'aspiration est faible, la dépression aussi, l'essence arrive en trop petite quantité et le mélange est trop pauvre.

A un régime moteur moyen où la dépression est constante, la richesse est correcte si l'on choisit un gicleur adapté, mais parfaite seulement à un certain régime.

A forte aspiration la dépression devient très importante et malgré la limitation liée au diamètre du gicleur, le débit du carburant est trop élevé et le mélange devient trop riche.

Il faudra trouver des systèmes compensateurs destinés à lutter contre les lois physiques différentes qui régissent l'écoulement des gaz (air à l'aspiration) et des liquides (carburant dans le gicleur).

Nous allons voir l'évolution des solutions destinées à lutter contre ces inconvénients. De nombreuses dispositions sont simplement des variantes d'un même principe de base très souvent protégé par un brevet, car il est important pour un constructeur de ne pas payer de droits pour un système breveté chez un concurrent ! Le génie inventif des chercheurs, chez les grands fabricants de carbureteurs, va être mis au service de plusieurs causes : exploiter les brevets des autres, sans les copier, créer des systèmes plus performants pour faire évoluer leurs propres produits, faire que les résultats obtenus soient suffisamment sophistiqués pour être "brevetables" et difficiles à copier.

Les résultats de ces postulats, ce sont des centaines de réalisations différentes par la forme, mais très proches dans l'esprit. Quelques grandes écoles vont se dégager avec des dénominations techniques ou commerciales passagères. (*Suite au prochain numéro*)

DE VERGASSING

Eerste deel.

In onze bespreking over de vergassing hernemen we de grote principes, vervolgens zullen we in ons maandblad verschillende types van vergassers bespreken, sinds hun ontstaan.

De motor kan slechts goed draaien als de gasmengeling begrepen is tussen bepaalde grenzen van ontvlambaarheid. Met een degelijke verhouding moet de verbranding onder druk van de gasmengeling na ontsteking door de vonk van de kaars zelf verder gaan.

Laat ons de voor- en nadelen van de gewijzigde mengelingen bespreken.

Met een rijke mengeling is het opstarten gemakkelijker, met een matig rijke mengeling daalt de temperatuur van de motor en vermindert het risico op zelfontbranding in de uitlaat maar stijgt het verbruik. De motor wordt vuil en de niet verbrachte gassen kunnen in de uitlaat ontploffen. Men mag de verhouding van 1 op 10 niet overschrijden.

Met een magere mengeling gebeurt de verbranding te traag en gaat deze verder in een deel van de uitlaatfase, de motor wordt te warm. Dit kan leiden tot zelfontbranding. Er is ook risico op ontploffingen, en zelfs in de meest critische gevallen op het smelten van de zuiger daar waar hij het dichtst bij de bougie komt. De voordelen van een te magere mengeling zijn zuiver illusie : besparing van benzine... men mag de verhouding 1 op 17 niet overschrijden.

Bij gevolg moet men voor een oude motor waarvan men de afstellingen slecht kent de mengeling steeds "een beetje rijker" zijn.

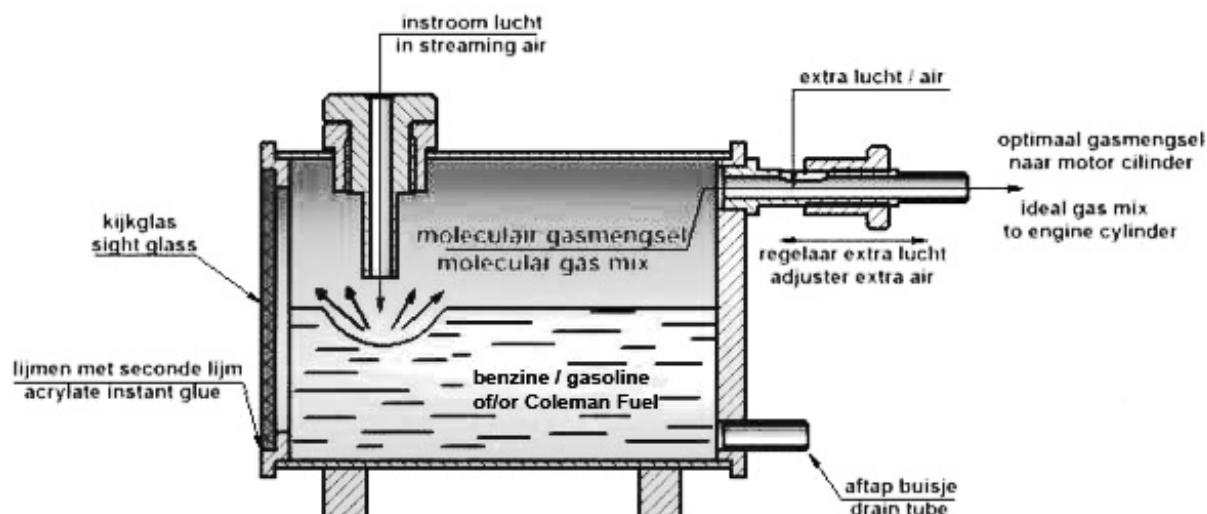
De ideale verhouding wordt bij gevolg een compromis tussen verschillende opties, wetende dat het ideale vermogen bereikt wordt bij een mengeling van 1 op 13, dat het minimaal specifiek verbruik bereikt wordt bij een mengeling van 1 op 15, en dat de temperatuur niet te hoog noch te laag mag zijn.

DE VERSCHILLENDEN SOORTEN CARBURATEURS

We onderscheiden in chronologische volgorde de borrelcarburateurs, de verdampingscarburateurs, de likcarburateurs ; deze drie waren in gebruik tot 1900, het jaar dat de verstuvingscarburateurs verschenen.

De borrelcarburateur :

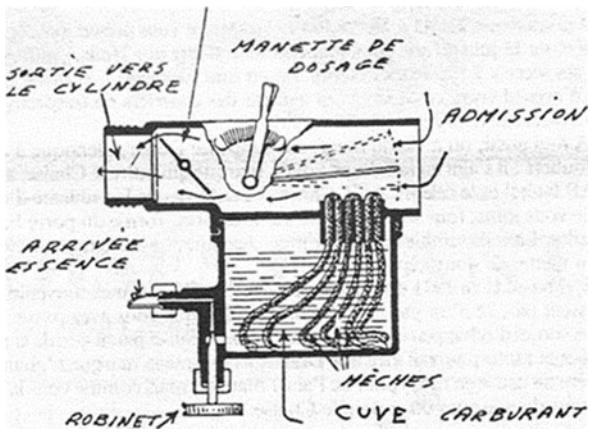
De samenstelling van de mengeling is functie van het benzinepeil in de benzinetank en van de temperatuur van de brandstof. Het gebruik van de luchthendel is bijna constant om een regelmatige werking van de motor te bereiken.



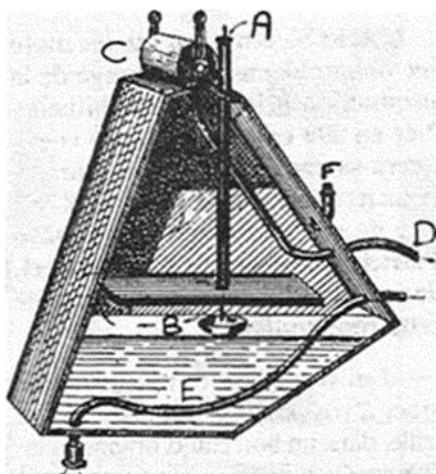
Het principe van de borrelcarburateur is zeer eenvoudig : de lucht komt in de benzinekamer en wordt verzadigd met benzine terwijl hij stijgt. De verzadigde lucht wordt naar de motor gezogen. De luchttoevoer wordt met een hendel afgesteld.

De verdampingscarburateur :

Het principe ervan is zeer oud en werd eerst toegepast op industriële motoren : de opgezogen lucht stroomt door een poreuze stof, doordrenkt met benzine. Deze carburateur geeft een regelmatige mengeling, maar de gebruikte wieken verliezen stilaan hun capillariteit.



In de verdampingscarburateur drenken de wieken in de benzinekamer; de benzine stijgt door capillariteit.



De lik carburateur :

De luchtinlaat gebeurt in A, vervolgens passeert de lucht onder de straalbreker in B en wordt geladen met benzinedampen. De mengeling stijgt en gaat door de doseerkraan C die het mogelijk maakt de samenstelling van het mengstel te wijzigen door de inlaat van zuivere lucht die tenslotte langs de buis D naar de motor gevoerd wordt. Een afleiding van de uitlaat E loopt door de brandstof om deze op te warmen

en zodoende de verdamping te bevorderen. Het behandelen van zulke carburateur (hier een De Dion) vraagt veel zorgzaamheid. De werking ervan vraagt veel aandacht: men moet goed luisteren naar de motor en de verhouding van de mengeling wijzigen in functie van de buiten temperatuur en het vermogen.

Op het einde van de 19de eeuw hebben de onderzoekers getracht om deze types carburatoren te vervangen omdat hun gevoeligheid voor de densiteit van de gebruikte brandstoffen. Een lichte brandstof is noodzakelijk om een goede verdamping te bekomen. De raffinagetechnieken waren nog summier en de kwaliteit van de benzine was niet constant. Het was aangeraden om de densiteit van de benzine bij elke aankoop te meten. Hiervoor gebruikte men een densimeter, maar ook een thermometer en correctietabellen, die toen deel uitmaakten van de handleiding.

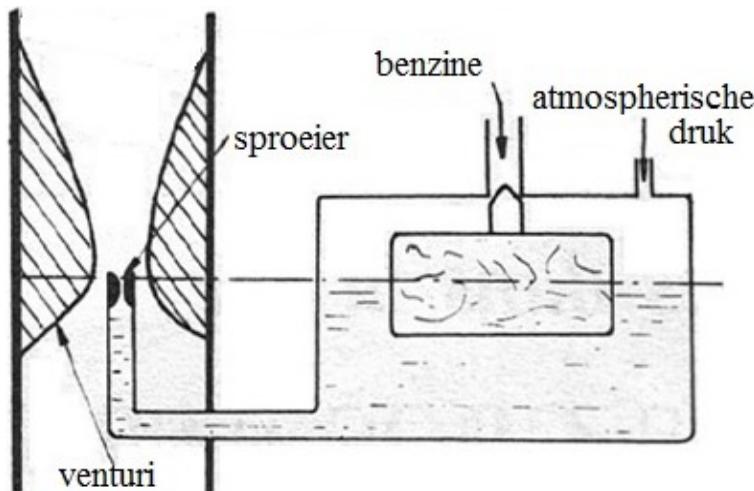
De ideale densiteit om een goede verdamping te hebben ging van 690 tot 700 bij een temperatuur van 15°. Anderszijds was de verhouding van de mengeling afwisselend door een middelmatige raffinage, met als gevolg een stinkende uitlaat. Een middel dat door tal van chauffeurs gebruikt werd bestond erin een parfum aan het echappement te voegen.

Hiervoor gebruikte men in de uitlaat een stukje benzoë, een aromatische en harshoudende stof afkomstig van Styrax Benzoe van gewone kwaliteit.

De verstuivingscarburateur :

De noodzaak van een verstuiving van de benzine in de door de motor aangezogen lucht is reeds op het einde van de 19de eeuw vastgesteld.

Het ontwerpen van de eerste verstuivingscarburateur was niet het werk van een enkele uitvinder. Het principe van de vlotter die de benzinetoevvoer regelt was het werk van Benz, het nut van de venturi werd ontdekt door Butler. Tenslotte hebben Maibach en Daimler de synthese gemaakt van deze twee systemen.



De benzine vloeit van de tank naar de sproeier en vervolgens naar een buis waar de luchtbrandstof mengeling ontstaat.

Deze buis vertoont een vernauwing, de venturi, die de doorstroomsnelheid van de gassen naar de zuiger verhoogt.

De luchtinlaat gebeurt onder de sproeier.

Het werkt als volgt : de lucht gaat door een kegelvormige luchtverdeler, genoemd venturi hals, waar een depressie ontstaat. Het volstaat de brandstof inlaat te plaatsen daar waar de onderdruk maximum is, en de brandstof wordt aangezogen, proportioneel aan de waarde van de depressie. De noodzakelijke benzinetoevvoer wordt geregeld bij middel van een sproeier. De benzinetoevvoer wordt constant gehouden door een vlotterkamer, een vlotter en een vlotternaald.

De in de zuiger aangevoerde hoeveelheid mengeling wordt geregeld door de schuif. Dit zeer eenvoudig systeem heeft een groot nadeel : de samenstelling van het mengsel is niet stabiel.

Bij leegloop is de aanzuig zwak, de onderdruk ook, te weinig benzine is aanwezig, en het mengsel is te arm.

Bij een gemiddeld toerental is de depressie constant, de verhouding van de mengeling is correct indien men een aangepaste sproeier gebruikt, maar enkel op een bepaald toerental.

Bij een sterke aanzuiging wordt de onderdruk zeer belangrijk en ondanks de beperking door de diameter van de sproeier is het brandstof debiet te groot en het mengsel wordt te rijk.

Men zal een compensatie moeten vinden tussen de verschillende natuurkundige wetten die de doorstroming van de gassen (aangezogen lucht) en de vloeistoffen (brandstof in de sproeier) regelen.

We zullen de evolutie van de oplossingen voor dit probleem doorlopen. Talrijke oplossingen zijn simpel varianten op een zelfde basisprincipe, dikwels beschermd door een patent. Het is belangrijk voor een constructeur, geen patentrechten te moeten betalen op de uitvinding van een concurrent. Bij de grote carburateur bouwers was er geen gebrek aan verbeelding om gebruik te maken van de patenten van anderen zonder deze te kopieëren, doeltreffendere systemen te ontwikkelen voor eigen producten, ervoor zorgen dat de ontwikkelde systemen zodanig ingewikkeld waren dat ze patentbaar waren en moeilijk te na te maken.

Het resultaat hiervan was dat honderden ontwikkelingen gemaakt werden, verschillend naar vorm, maar rustend op hetzelfde principe.

Enkele grote scholen gaan ontstaan met tijdelijke technische of commerciële benamingen. (*Wordt vervolg'd*)

Denderleeuw, 14 mei 2016.

Wakkergeschoten, liever laat dan nooit.

Potjandorie, ik zit hier nog met een pakje foto's van 20.03.2016 en we zijn al in de maand mei, lente, wakker worden !

Een moeilijke dag, ik moest - zonder mij in die te kappen - keuze maken tussen drie beurzen, twee model ruilbeurzen vliegers en stoomdag, en de BOM ruilbeurs in Berlare.

Ik had aan twee gelijkgestemden wat beloofd : aan de ene een foto van Jim Redman en de andere boeken over motoren brommers en dus was de keuze gemaakt, belofte maakt schuld, dan maar naar Berlare.

Zeker de moeite waard als ge van dat oud ijzer ne slag nog hebt. Op enkele jaren tijd hebben de mensen van de BOM weer een mooie beurs en evenementen op stelten gezet. Ook dit jaar weer een prachtig aanbod van zeldzame oude motoren en verkopers met grote keuze aan wisselstukken.

Uw dienaar,

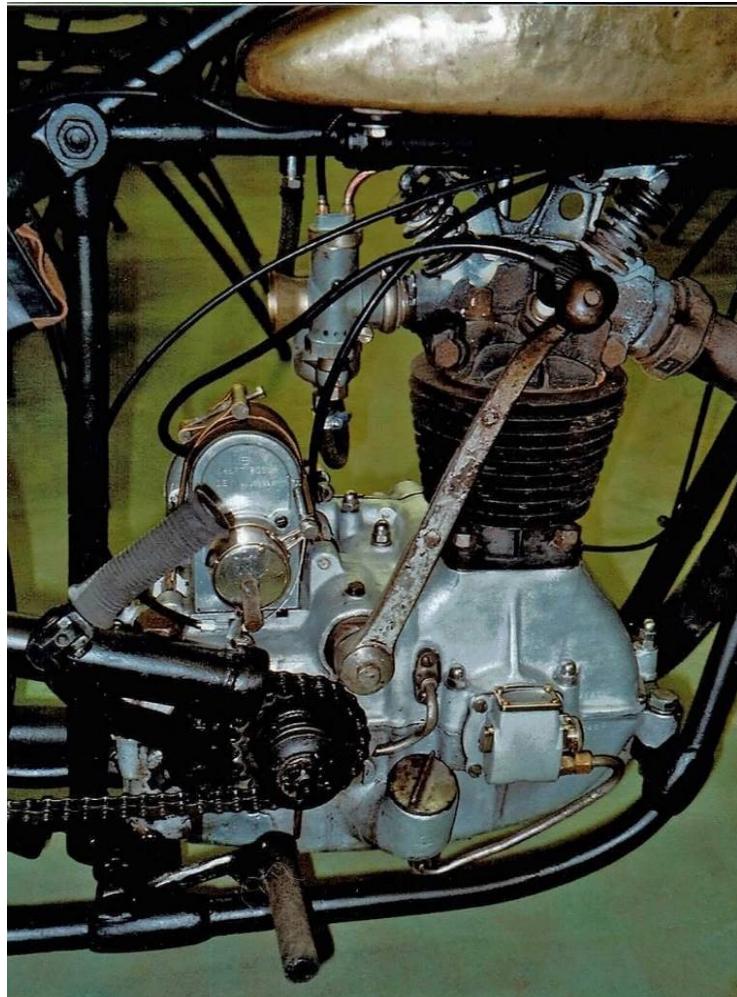
Mike Enfield.



Harley-Davidson 1924



FN 500 cc Open kopklepper



Denderleeuw, 13.07.2016.

BOEM, Berlare, Houffalize, Berlare.

B.O.M. Berlare oude motoren rally.

Geen bomaanslag op 25-26 juni met hier en daar een ferme klap van een koppige oude motordie moeilijk doet om zo vroeg op de dag opgestart te worden op een natte zaterdag ochtend. Vertrek om 7 uur, van 50 cc tot 1000 cc Vincent motoren, elk op zijn beurt het podium op voor de foto.

Mist ? Neen, die was er niet, wel een kleine aanslag op ons milieu door rokende tweetakten, olie druipende motoren, maar alles klonk als muziek in de oren van al deze nostalgie.

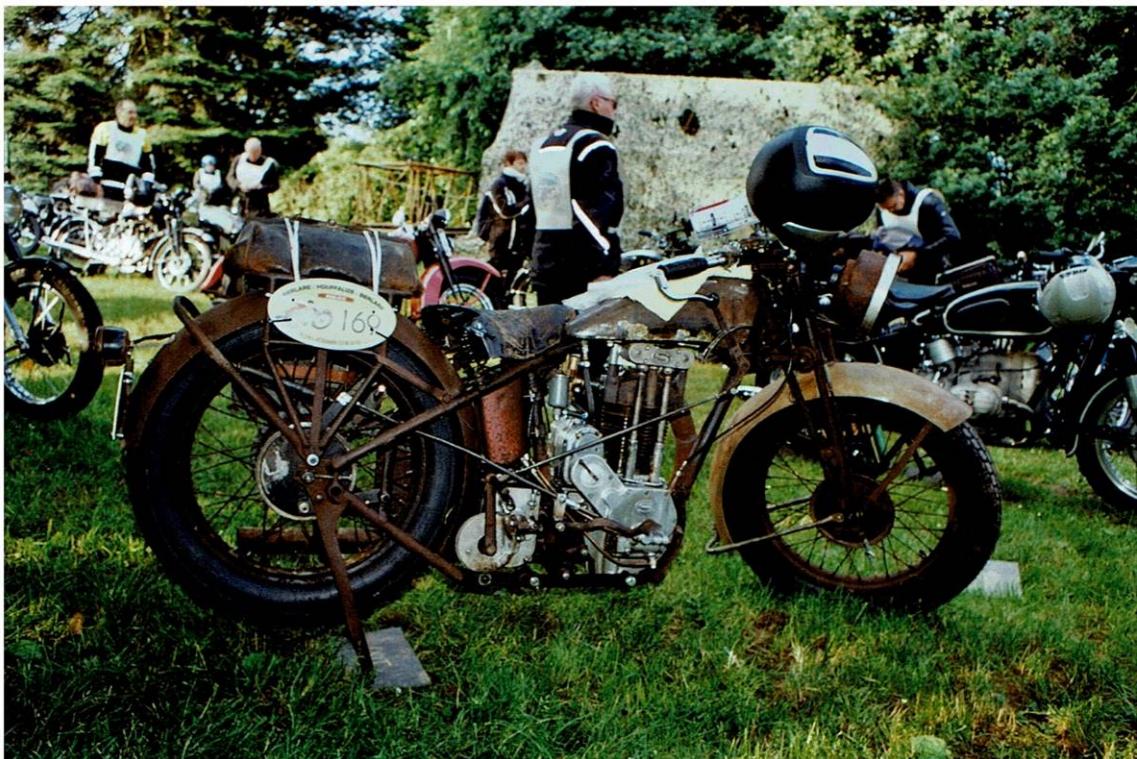
De weergoden waren de motorrijders niet goed gezind te zien aan de ingelopen motorlaarzen en nat ondergoed. Een grote proficiat voor de deelnemers en organisatoren.

Hopelijk zijn we er volgend jaar weer bij om deze dapperen aan te moedigen, om 5 uur uit den beddebak.

Uw dienaar, Mike Enfield.



FN 450 cc 1953 Politie Antwerpen



Saroléa 24 S 1929



Zündapp K 5

CONFRERIE MOTOCYCLISTE CLASSIQUE DE BINCHE
INVITATION AU 32ème BINCHE RETRO RALLYE
Le Dimanche 4 septembre 2016

Cher ami motard-collectionneur,

Avec les membres de notre Confrérie Motocycliste, nous avons le plaisir de t'inviter à notre 3^{ème} édition du « Binche Retro Rallye », réservé aux motos ancêtres, qui aura lieu le dimanche 4 septembre 2016.

Au programme :

- Accueil : de 8.00 h à 9.00 h en notre local : Abbaye de Bonne Esperance, café « Le Tournebride », rue Jurion à Vellereilles-les-Brayeux (Estinnes)
- Inscription : PAF de 25 euros comprenant l'apéro, le repas de midi et la photo de famille, remise en fin de parcours (*la traditionnelle photo en prise juste avant le départ et chaque pilote en reçoit un exemplaire au retour*).
- Ronde (départ entre 09h15 et 09h30) : La boucle, d'une centaine de kilomètres, reprendra des routes pittoresques de notre région, choisies pour être bien adaptées aux machines que nous aimons tous. En cours de route, nous prendrons l'apéritif dans l'usine des « anciens établissements GERKINET » où se faisait jadis l'assemblage des motos GECO-Herstal puis GILLET-Herstal destinées au marché français.
- Selon notre habitude, les carrefours importants seront encadrés par des « signaleurs volants », membres de notre club. (*Ils agiront en qualité de capitaines de route*)
- Des véhicules avec remorque suivront le groupe et seront en mesure de charger les motos « malades » durant la boucle.

Conformément à nos statuts, nous ne pourrons accepter aucune machine d'origine japonaise. Nous nous réjouissons à l'idée d'avoir le plaisir de rouler en ta compagnie et dans l'attente du dimanche 4 septembre 2016, nous te souhaitons beaucoup de plaisir sur la route.

Michel DEGUELDRÉ

PS: Il est prudent de réserver par téléphone, avant le 15.08.2016 :

Michel et Dominique 064/369816 ou par mail : degueldre.michel@gmail.com

René et Claudine 064/775005 ou par mail : etuinrenclo@gmail.com

NB : Les motos doivent être en règle avec les dispositions légales et les participants sont soumis aux règles du code de la route. Les organisateurs déclinent toute responsabilité en cas d'accident.

Outre les ancêtres, les motos moins anciennes mais classiques sont cordialement invitées à se joindre à nous pourvu qu'elles aient atteint l'âge de 35 ans. (Ne sont admises que les machines fabriquées entre 1901 et 1975). Cependant, nous invitons les plus rapides à rouler en queue de groupe, là où la vitesse est naturellement plus élevée. (Notre vitesse de progression est adaptée aux machines les plus anciennes ou de plus faible cylindrée.)

A G E N D A



RUILBEURZEN - BOURSES

31/07/2016	Blauberg 2230 Herselt Beurs voor oldtimer motoren pré-1980	Tel. 0494581070 lorenz.beyens@gmail.com
17-18/09/2016	Moto Retro Wieze Oktoberhallen Schrovestraat 22	www.motoretrowieze.be
01-02/10/2016	Malmedy expo : oldtimer bourse Rue Frédéric Lang , 5 Malmédy	oldtimerdejardin@hotmail.com Tel : 0474 52 57 06
02/10/2016	Retro Beurs WACHTEBEKE Gemeenteschool J. Persijnplein	Tel. 054 50 14 46 Gsm 0496 03 32 58
09/10/2016	Bourse de FLEMALLE Ecole l'Envol Rue du Herdier 6 Thème : Anglaises et Ladies	www.motoretro.be
23/10/2016	Moto Retro LEUVEN	www.motoretrowieze.be
05-06/11/2016	Beurs Roeselare Fabriekspand Veldstraat 59	www.veteraanmotorenhoutland.be
12-13/11/2016	Beurs Oude Motoren Club Parochiezaal (Wezelseheide) Kerk BLAUBERG-HERSELT	www.omch.be mail : secretaris@omch.be gsm 0499 67 30 44
19/11/2016	Beurs van de LOMC (pre 1965) Zaal Don Bosco 3540 Helchteren	www.lomc.eu gsm 0475 24 79 94
04/12/2016	Retro Moto Beurs AARSCHOT Stadsfeestzaal Demervallei 14	Tel. 015 22 55 84 www.retromotoaarschot.be
17-18/12/2016	Central Classics Expo HOUTEN Op 4 km van UTRECHT (NL) Meidoornkade 24 NL 3992 AE Houten	Tel. NL 0031 (0)6 305 425 28 www.centralclassics.nl
Elke 2 ^{de} Zondag v.d. maand	10u tot 12u Kofferbakverkoop “In de Fortuin” gemeenteplein Kontich.	www.reKup.net/link/AMC-Contich

TREFFENS - CONCENTRATIONS

02/07/2016	27ste Verrassingsrit (pre-1975)	www.veteraanmotorenhoutland.be
21/07/2016	Arbre Profondeville L'Arbre à Cames (motos pré-1940)	www.arbreacames.be
31/07/2016	Blauberg 2230 Herselt Oldtimer rit motoren pré-1980	Tel. 0494581070 lorenz.beyens@gmail.com
07/08/2016	22 ^{ste} Reynaertrit (pre-1975)	www.veteraanmotorenhoutland.be
21/08/2016	Classic rit Youngtimer pre 1996 Samenkomst 10.30 uur Scaldiana Gelaagstraat 94 9150 Rupelmonde	Info : oldtimer@bmw-mc-vl.be Gsm 0473 92 49 67
28/08/2016	BMW Classic Tour Esneux 13 h Mooie bochten in de Ardennen BMW's uit de jaren '70 en 2-kleppers	http://www.bmwclassictour.be Info : Hans Crabbe: 052.35 99 25
04/09/2016	20ste Klakvélotreffen (pre-1975)	www.veteraanmotorenhoutland.be
04/09/2016	BINCHE Retro Rallye	Tel. 064 36 98 16 degueldre.michel@gmail.com

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

17-18/09/2016	Moto Retro Wieze Oktoberhallen Schrovestraat 22 Thème : MOTO CROSS Partie 1 : pré 1965	www.motoretrowieze.be
---------------	---	--

COMPETITION CROSS TRIAL CIRCUIT

21-22/05/2016	Coupes Moto Légende Circuit de Dijon-Prenois	www.coupes-moto-legende.fr
19-21/08/2016	Belgian Classic Trophy GEDINNE	www.crmb.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.

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
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 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 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 !