

vzw CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM

ASBL

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

Maandelijks tijdschrift – Revue mensuelle.

September/Septembre 2016

Numéro **356^{ste}** nummer

Verzending -expédition : Postkantoor Libramont

Jumelé avec Affilié à

Verbroederd met Aangesloten bij

VMCC South Wales FBVA-BFOV

AMCA Europe

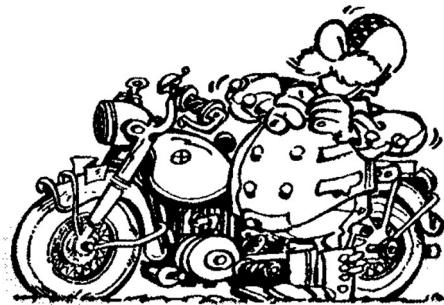


Foto Michel Vanhouche.

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 jusqu'au 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,

Combien de fois avons-nous entendu que le CMB est pro-ceci ou pro-cela, avec une élite qui va rouler à l'étranger mais qu'on ne voit jamais sur nos routes, que le CMB n'est pas créatif en matière de rallyes.

Le comité se débat comme un curé dans un bordel pour justement créer des occasions de rouler ensemble ou simplement se retrouver.

C'est le pourquoi du succès de nos réunions à Laeken. On y devise de tout et de rien, et c'est très bien ainsi. Certains projets y sont élaborés et des équipes se forment. Un exemple récent, le rallye des motos Belges, prévu à la mi-septembre, tombe le même W.E. que Wieze. Il n'aura pas lieu cette année, et à une autre date les années à venir. Yves et moi avons fait "le mastic" pour reconnaître et mettre sur papier un beau tracé dans le Brabant Wallon, superbe vous dis-je... Tout comme l'expo qu'Yves va nous présenter à Wieze, des motos de cross sorties de leur écrin.

Nos personnalités sont connues et reconnues de partout, certains œuvrent dans la discréction la plus totale, prenez Jean-Paul Piron, notre ancien "édito" et responsable de la gazette pendant une bonne dizaine d'années. Eh bien, régulièrement il ouvre son garage le samedi matin pour bricoler sur les vieilles Harley avec d'autre membres de cette fraternité, ils viennent de loin, mais aussi de France, de Hollande. Merci moto moderne, tout est repris, voltage, wattage, températures, pressions, positions géo localisables et cycles de la lune si vous y tenez. Nos anciennes n'ont pas tout cela, cela ne les a pas empêchés d'aller loin, parfois faire le tour du monde ! A quoi songeaient les premiers propriétaires de nos motos, les raisons de l'achat, son mode de vie, ce qui a motivé le choix de telle ou telle marque. Toutes questions auxquelles sa famille ou des amis pourront éventuellement répondre. Certains d'entre nous sont dorés sur tranche, en plus d'anciennes ils disposent d'une moderne (achetée avec assurance dépannage 24/24 et 7/7 partout en Europe, plus besoin de clefs, de bougies, tournevis et pinces, un téléphone portable suffit...lorsqu'on sort la vieille et qu'on tombe en panne, on est un peu plus que frustré....

Là je deviens mélancolique... ce doit être la digestion et le foie un peu paresseux (sans aucun doute possible, ce sont les andouillettes A.A.A.A. pour Amateurs Avertis d'Andouillettes Authentiques, les lentilles au "speck" fumé d'Alsace, la salade des "Compagnons de Gargantua" et le tout bien rincé par des flacons de Beaujolais, le redémarrage est parfois (très) dur, il faut compter deux jours pour remettre les compteurs à zéro... Dieu reconnaîtra les siens....

A vous retrouver bientôt, à Laeken, Wieze ou Binche, restez prudents.
Paul Saint-Mard, Président.



Het woordje van de Voorzitter.

Van ditjes, datjes en andere zaken.

Beste vrienden en vriendinnen,

Hoeveel keren hebben we niet gehoord dat de CMB voor- of tegenstander is van het ene of andere, dat de elite de gewoonte heeft, in het buitenland te gaan rijden, maar zelden op onze wegen, dat de club weinig creatief is op het gebied van rally's te organiseren.

Het bestuur worstelt alsoe en duivel in een wijwatervat om gelegenheden te scheppen om same te rijden of simpel weg bijeen te komen. Dit maakt het succes van onze vergaderingen te Laken. Er wordt daar over alles en nog wat gesproken. Projecten ontstaan en ploegen worden gevormd. Een recent voorbeeld, de rally der Belgische motoren, voorzien tegen half september, valt juist samen met de beurs van Wieze. Ze kan dit jaar niet doorgaan. We kijken dan ook uit naar een andere datum voor de volgende jaren. Yves en ik hebben reeds een mooi parcours in Waals Brabant verkend en uitgestippeld. Even mooi als de tentoonstelling van cross motoren te Wieze, samengesteld door Yves.

Onze mensen zijn overall gekend en bekend, sommigen werken in alle discodie, zoals onze vriend Jean-Paul Piron, gewezen redacteur gedurende een tiental jaren. Wel, regelmatig stelt hij zijn garage open op zaterdag ochtend om aan onze leden en andere liefhebbers de gelegenheid te bieden om te sleutelen aan hun oude Harley's. ze komen van ver, zelfs van Frankrijk en Nederland.

Bedankt voor de moderne motoren met alles erop en eraan, voltage, wattage, temperatuur, druk, plaatsbepaling, ... tot en met de maanstanden indien gewenst. Onze oudjes hebben dat niet, niettegenstaande zijn ze ver gegaan, en sommigen zelfs de wereld rond. Waarvan droomden de eerste eigenaars van onze motoren ? Hoe leefden ze ? Waarom hebben ze een motor, van een bepaald merk, gekocht ? Allemaal vragen waarop familie en vrienden misschien een antwoord hebben. De gelukkigsten onder ons bezitten, bovenop hun oldtimer, nog een moderne motor, aangekocht met pechverhelping 7/7 en 24/24 overall in Europa. Sleutels, bougies, schroevendraaiers en tangen komen er niet meer bij te pas, een gsm is voldoende... als men het oudje buiten haalt en pech heeft is men iets meer dan gefrustreerd...

Ik wordt er melancholisch van... het ligt misschien aan de spijsvertering en aan een luie lever. Dit zal wel te wijten zijn aan een te burgondisch leven (echte Franse "andouillettes", gerookt spek met bonen op Elzasche wijze, de "salade des Compagnons de Gargantua", en dit alles goed overgoten met een paar flessen Beaujolais... Het heropstarten wordt dan soms (zeer) moeilijk, het duurt soms wel twee dagen om de teller weer op nul te krijgen... Onze Heer zal de zijnen wel herkennen...

We zien elkaar wel terug te Laken, Wieze, of elders anders.

Blijf voorzichtig.

Paul Saint-Mard,
Voorzitter.



De redactie met verlof.

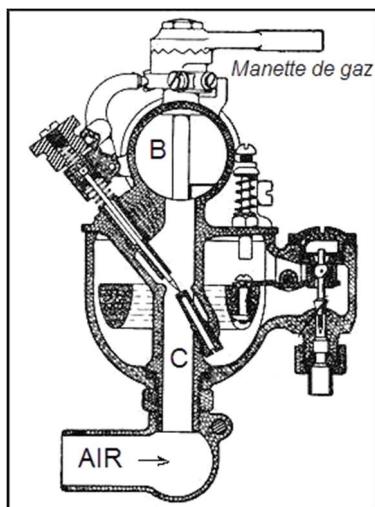
LA CARBURATION

Troisième partie.

Les carburateurs Schebler et Linker

Les Américains, eux, depuis le début du 20^{ème} siècle, ont utilisé une technique dérivée de l'automobile. Le carburateur Schebler type H, celui qui a équipé les Indian et Harley des surplus de la Première Guerre mondiale, est du type dit à pointeau.

La quantité d'essence dans le mélange carburé est calibrée par un pointeau qui se déplace en fonction d'un levier. L'air nécessaire pour vaporiser l'essence est amené dans le carburateur par un coude, puis par la tubulure C. Ce coude doit être tourné vers un cylindre pour que l'air d'admission soit chaud.



Sur le Schleber type H l'air préchauffé arrive par en bas, passe par le conduit C avant d'être admis dans le cylindre par le volet B.

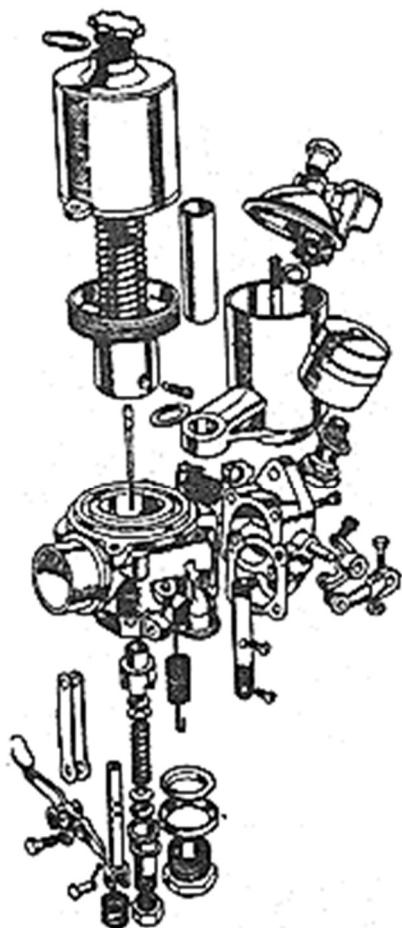
Ce carburateur, pour permettre des mises en route aisées, doit avoir un réglage très riche, absolument incompatible avec une faible consommation. Les Schebler et Linker de la deuxième génération ont abandonné le réglage par vis pointeau pour un système que l'on peut désigner d'hydraulique/pneumatique.

On joue sur l'augmentation de la dépression dans des puits pour les vider du carburant qu'ils contiennent et à ce moment ils deviennent "passants" ; à la place de l'essence, c'est de l'air qui circule, diminuant l'enrichissement lié à l'augmentation du régime.

Ce n'est pas très économique comme solution et ces carburateurs sont réputés pour leur gourmandise.

Les carburateurs à dépression S.U. et Keihin CV.

La première réalisation de carburateur à dépression constante date de 1904, elle est le fruit des travaux de deux anglais, les frères Skinner : c'est le carburateur S.U.



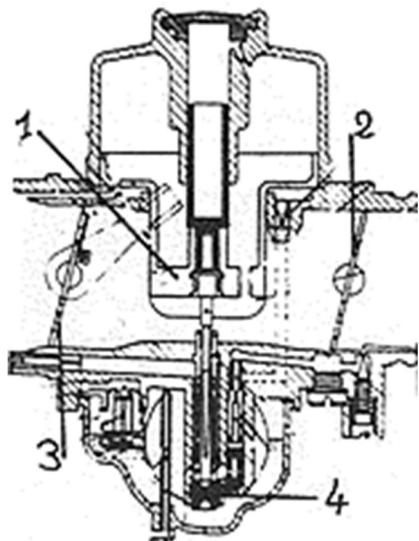
L'éclaté du carburateur S.U. à dépression permet d'en comprendre plus facilement le fonctionnement. C'est la dépression dans le cylindre qui commande le boisseau, le papillon des gaz ne contrôlant que l'intensité de cette dépression.

La dépression dans la tubulure d'admission, que l'on fait varier en ouvrant plus ou moins le papillon des gaz, s'applique dans une chambre, commandant un boisseau lié à l'aiguille.

D'abord limités à l'automobile de sport anglaise, les carburateurs S.U. vont être utilisés par Triumph à partir de 1951.

Honda va relancer l'utilisation de ce principe de carburateur en 1965, avec le montage de Keihin CV (pour "Constant Velocity") sur la célèbre CB 450.

La technologie du carburateur de la Honda CB 450 avec le S.U. est absolument identique comme on peut le voir sur le schéma suivant.



Le Keihin CV de la Honda CB 450.

1. Boisseau
2. Papillon des gaz
3. Volet de starter
4. Gicleur principal

Le principe de base reste le même qu'aux débuts de ce type de carburateurs, mais le procédé a été fiabilisé.

Rapidement Keihin va faire évoluer ce type de carburateur et, en 1968 sur les CB 250/350, nous trouvons une membrane qui remplace le piston pour donner plus de souplesse et d'élasticité à la commande du boisseau ; à peu de chose près c'est le retour à la membrane de cuir du premier carburateur S.U. de 1904.

Passons maintenant aux carburateurs de compétition, qui présentent tout de même quelques particularités techniques, puis à l'injection, qui semble devoir être la solution d'avenir, grâce à l'électronique.

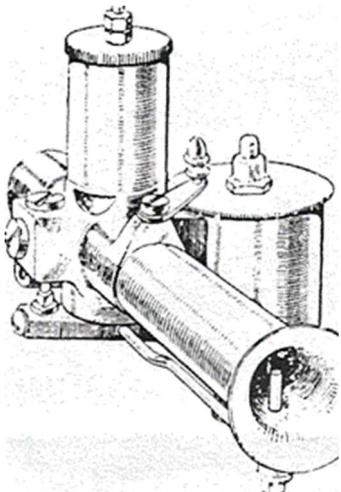
Mais le "bon vieux carbu" n'a pas dit son dernier mot, et l'électronique, justement, pourrait bien lui donner une nouvelle jeunesse.

Les carburateurs de compétition.

Quel que soit le modèle de carburateur, l'objectif majeur est de ne pas perturber l'écoulement de l'air dans le corps du carburateur et de conserver au "venturi" le maximum de ses propriétés aérodynamiques. D'où l'utilisation de boisseaux plats, ou le déport complet de l'aiguille par rapport au boisseau comme sur l'Amal RN, ou encore la suppression de l'aiguille, toutes les solutions ont été utilisées pour dégager les obstacles.

Sur les Amal TT ou Dell'Orto SS, un cylindre accolé au corps du carburateur va jouer le rôle d'enrichisseur en assurant une liaison avec l'atmosphère ambiante ; cet air de correction est commandé par la manette d'air au guidon ; plus la fente sera fermée, plus le dosage sera riche ; par ce système, on émulsionne plus ou moins l'essence à la sortie des gicleurs pour modifier la richesse avant l'entrée dans le venturi.

Les carburateurs de compétition utilisent très souvent une cuve séparée pour éloigner des vibrations-moteur le flotteur et son pointeau. On utilise parfois une deuxième cuve qui joue un rôle compensateur en virage ou, pour les anciens carburateurs à alcool, qui sert à assurer un débit très important.

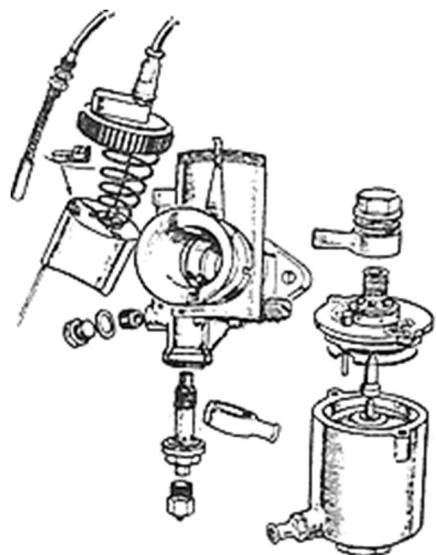


Sur le carbu Binks compétition 1914, le gicleur principal se trouve juste à l'entrée d'air.

L'injection.

Pour pallier à deux des gros inconvénients des carburateurs qui sont l'écoulement irrégulier de l'air et, dans le cas d'un multicylindre à un seul carburateur, la difficulté d'avoir une répartition égale du mélange carburé dans chaque cylindre, les ingénieurs, depuis le début du 20^{ème} siècle, se sont efforcés de mettre au point des systèmes d'injection. Les premières réalisations sérieuses et utilisables sont dues aux Allemands, qui les ont appliquées à l'aéronautique.

Quelques expériences motocyclistes en compétition furent sans suite jusqu'aux années 80 où l'électronique a permis de remplacer la coûteuse et compliquée pompe distributrice en envoyant aux injecteurs des "top" d'ouverture.

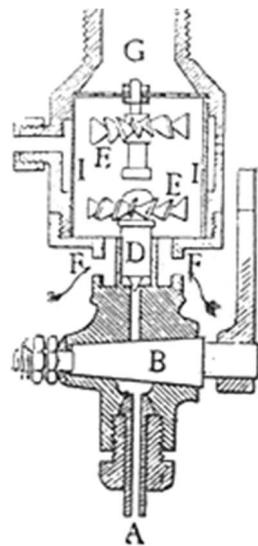


Sur l'Amal Grand Prix, la cuve séparée permet d'éviter une partie des vibrations qui provoquent une émulsion de l'essence dans la cuve.

Remarquez l'aiguille du boisseau déportée à gauche, afin que les gaz circulent le plus librement possible.

Conclusion.

Et pourquoi ne pas collectionner les carburateurs ? C'est un domaine où les réalisations extraordinaires sont légion ! Voici par exemple le très original carburateur de Retz 1901, où deux "hélices" tourbillonnent sur elles-mêmes, l'une pour assurer un meilleur mélange air-essence, l'autre pour décoller le pointeau I. Une solution élégante, quant à l'efficacité...



Son principe de fonctionnement est le suivant. L'arrivée du carburant se fait en A, arrivée commandée par le robinet B. L'aspiration du moteur fait tourner la première turbine, qui entraîne l'ouverture du pointeau. L'admission d'air se fait en F. Une prise d'air chaud sur l'échappement vient réchauffer le corps I. Une deuxième turbine, elle aussi mise en mouvement par l'aspiration du moteur, brasse le mélange air-essence qui se dirige ensuite dans le cylindre par le conduit G.

Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué, serait-on tenté de dire en voyant ce carburateur Retz avec ses deux turbines. Nous en appelons à nos fins connaisseurs d'ancêtres pour savoir quelles motos étaient équipées de ces petites merveilles de carbus ? Quelqu'un en posséderait-il encore un exemplaire ?...

Sources : La Vie de la Moto 1989 et Internet.

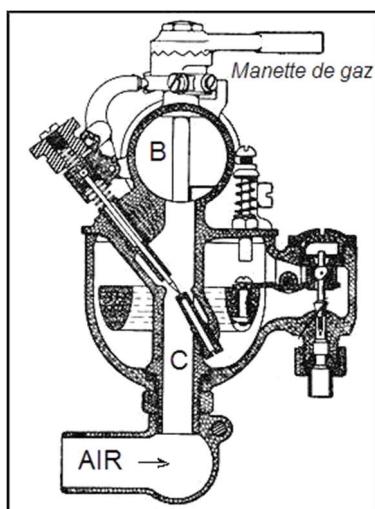
DE VERGASSING

Derde deel.

De Schebler en Linker carbureatoren.

De Amerikanen hebben sinds het begin van de 20ste eeuw een techniek uit de automobiel sector gebruikt. De carburateur Schebler type H, gemonteerd op de Indians et Harley's van de legerstocks uit de eerste wereldoorlog, is een naaldcarburateur.

De hoeveelheid benzine in het mengsel is bepaald door de naald die via een hendel in beweging gebracht wordt. Voor het verdampen van de benzine wordt de lucht aangevoerd via een bocht, en vervolgens via de buis C. deze bocht moet gericht zijn naar een cilinder opdat de aangevoerde lucht warm zou zijn.



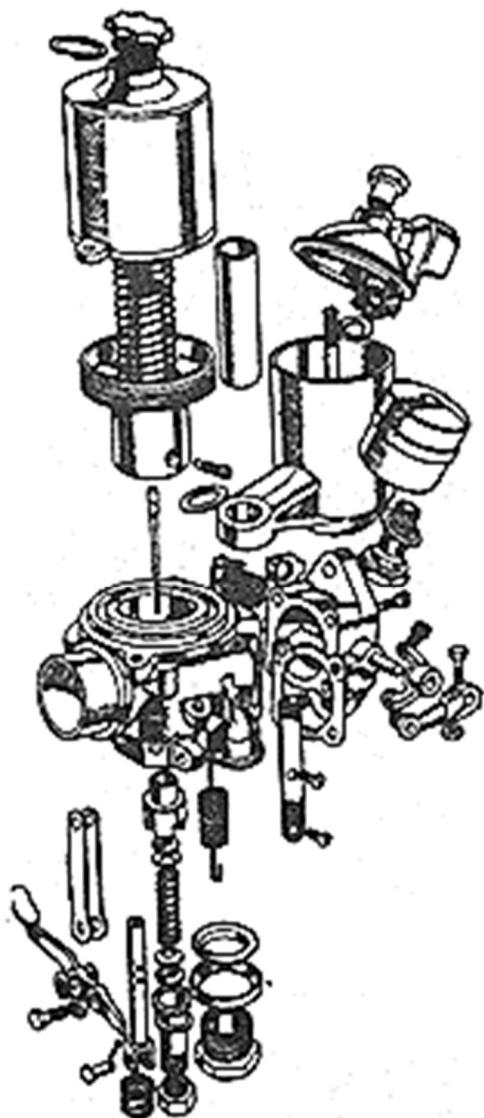
Bij de Schleber type H stroomt de warme lucht van beneden, langs de buis C om vervolgens via klep B te eindigen in de cilinder.

Om het starten gemakkelijk te maken moet deze carburateur een zeer rijke mengeling hebben, wat absoluut tegenstrijdig is met een matig verbruik. De tweede generatie Schebler en Linker hebben afgezien van de afstelling bij middel van een naaldbuis voor een systeem dat hydraulisch/pneumatisch zou kunnen genoemd worden.

De onderdruk wordt opgeheven om de benzine uit de put te zuigen en zo wordt het doorlatend; in de plaats van benzine wordt lucht aangezogen, die het mengsel verarmt met de stijging van het toerental. Het is niet zeer zuinig als oplossing en deze carburateurs zijn gekend voor hun hoog verbruik.

De onderdruk vergassers S.U. en Keihin CV.

De eerste carburateur met constante onderdruk werd in 1904 door de Engelse gebroeders Skinner gebouwd : dit was de S.U. carburateur.



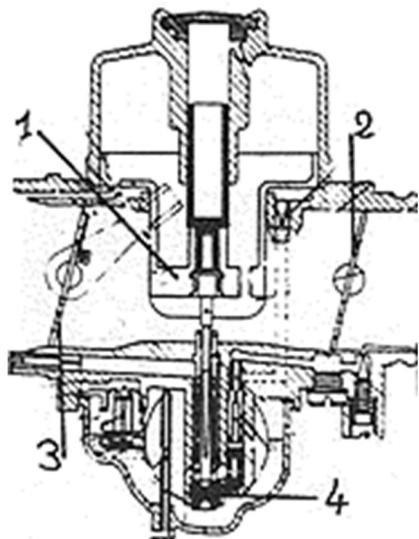
De doorsnede van de S.U. onderdruk carburateur geeft een goed beeld van zijn werking. De onderdruk in de cilinder zet de schuif in beweging. De gasklep bepaalt enkel de intensiteit van de onderdruk.

De onderdruk in de inlaatbuis wordt bepaald door de opening van de gasklep, wordt toegepast in een ruimte die een schuif met naald in beweging brengt.

Voor eerst gebruikt in de Engelse automobiel sport zullen de S.U. vergassers vanaf 1951 gebruikt worden bij Triumph.

Honda zal vanaf 1965 opnieuw gebruik maken van een vergasser van deze type met het monteren van de Keihin CV (voor "Constant Velocity") op de befaamde CB 450.

De technologie van de vergasser van de Honda CB 450 met de S.U. is absoluut identiek, zoals te zien op volgend schema.



De Keihin CV van de Honda CB 450.

1. Schuif
2. Gashendel
3. Choke
4. Hoofdsproeier

Het basisprincipe is hetzelfde gebleven als in het begin van dit type carburateurs, maar de techniek werd verbeterd.

Dit type carburateur zal bij Keihin een snelle evolutie kennen. In 1968 wordt op de CB 250/350 de zuiger vervangen door een membraan, waardoor de bediening van de schuiver vlotter en zachtiger gebeurt. Op enkele wijzigingen na is het bijna een terugkeer naar de lederen membraan van de eerste S.U. carburateur van 1904.

Laat het ons nu hebben over de koers carburateurs die toch enkele technische bijzonderheden vertonen, daarna over de injectie carburateurs, die dank zij de elektronica de carburateur van de toekomst zal worden.

Maar de "goede oude carburateur" is nog niet volledig afgeschreven en de elektronica zou hem misschien wel een nieuwe jeugd kunnen bezorgen.

De competitie carburateurs.

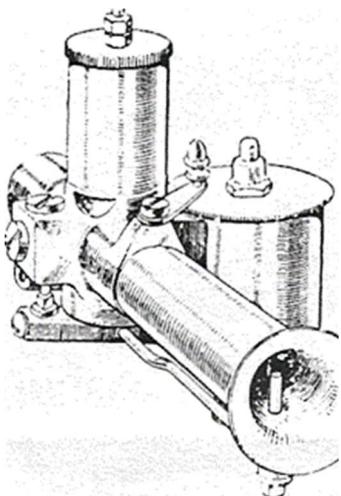
Wat ook het model van carburateur weze, blijft nog steeds het doel zo weinig mogelijk de doorstroming van de lucht te beperken en voor het "venturi" een maximum aan aerodynamische eigenschappen te behouden. Van daar het gebruik van vlakke schuiven en het verplaatsen van de naald ten opzichte van de schuif zoals bij de Amal RN, of zelfs het afschaffen van de naald, alle oplossingen werden uitgeprobeerd met het doel de hindernissen te verwijderen.

Bij de Amal TT of de Dell'Orto SS wordt de mengeling verrijkt bij middel van een cilinder bevestigd aan de carburateur, welke de

verbinding maakt met de atmosferische lucht. Deze bijkomende luchttoevoer wordt geregeld door de luchthendel aan het stuur : hoe kleiner de luchttoevoer, hoe rijker de mengeling. Met dit systeem wordt de benzine min of meer geëmulsioneerd bij het verlaten van de sproeiers met als doel de verhouding van het mengsel te wijzigen voor de inlaat aan de venturi.

Bij de competitie carburateurs wordt vaak gebruik gemaakt van een afzonderlijke vlotterkamer om de trillingen van de motor niet over te brengen op de vlotter en de vlotternaald.

Soms wordt er gebruik gemaakt van een tweede vlotterkamer die in de bochten dient als compensator. Ook bij de oude alcohol carburateurs werd op die wijze een hoog debiet mogelijk.



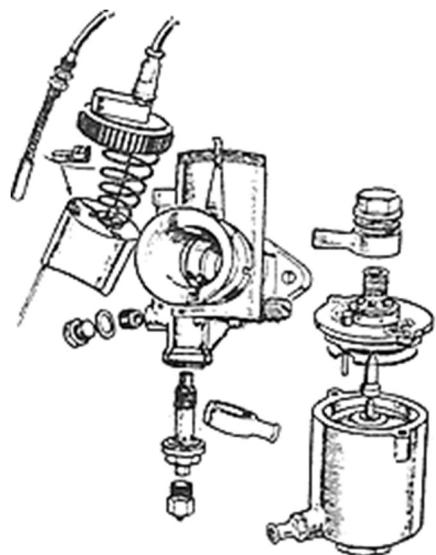
Bij de Binks competitie carbureur van 1914 bevindt zich de hoofdsproeier dicht bij de luchttoevoer.

De injectie carburateurs.

Sinds het begin van de 20ste eeuw werden injectie carburateurs op punt gesteld omwille van volgende redenen : het bekomen van een vlottere en regelmatigere lucht doorstroming en, in het geval van meervoudige cilinders met één enkele carburateur, een gelijkmataige verdeling van de mengeling over de verschillende cilinders bekomen.

De eerste verwezenlijkingen van dit systeem werden door de Duitsers in de luchtvaart toegepast.

Tot in de jaren 80 van de vorige eeuw hadden enkele experimenten plaats bij competitie motoren. Tenslotte wordt de ingewikkelde en kostelijke injectiepomp vervangen door een electronisch systeem.

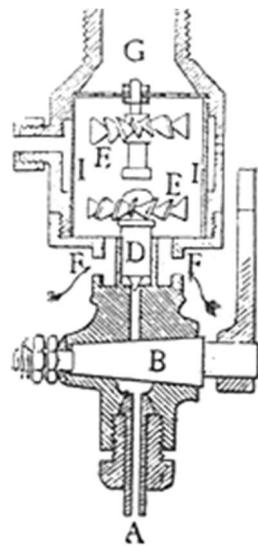


Bij de Amal Grand Prix, worden de trillingen die een emulsie van de benzine in de kamer veroorzaken verhinderd door het monteren van een afzonderlijke vlotterkamer.

Let op de verplaatsing van de schuifnaald naar links opdat de gassen vrij zouden doorstromen.

Besluit.

En waarom geen carburateurs verzamelen ? Er bestaan tal van bijzondere exemplaren ! Zie b.v. de zeer speciale Retz 1901 : twee schroeven draaien op zichzelf teneinde een betere mengeling te bekomen en de naald I vrij te maken.



Het werkt als volgt. De benzinetoevoer in A wordt geregeld door de kraan B. Door de zuigkracht van de motor draait de turbine, die de naald opheft. De luchtaanvoer gebeurt in F. het lichaam I wordt verwarmd door een warme lucht aanvoer van de uitlaat. Een tweede turbine, ook in beweging gebracht door de luchtaanzuiging van de motor, mengt de benzine-lucht mengeling die afgevoerd wordt door de buis G naar de cilinder.

Kan iemand ons vertellen welke motoren uitgerust waren met deze technische snufjes ? Bezit iemand er nog eentje ?

Bron: La Vie de la Moto 1989 en Internet.

Vrije vertaling door de Redactie.

Mariaburg.

Ik denk niet dat het een bedevaartsoord is.

Maar tussen 1924 en 1939 werden er in de Frans Standaertlei in Mariaburg motoren gebouwd van het merk Lady.

Op 17 juli moesten we bij onze oudste dochter op verjaardagsborrel zijn en die wisten te vertellen dat in de plaatselijke *Babbelaar* (gazet) een artikel stond die een samenkomst en tentoonstelling van deze zeldzame motoren aankondigde.

Niet gaeaerd, motor van de schoonzoon uitgehaald en op weg in een zelfgemaakte sidecar naar Mariaburg.

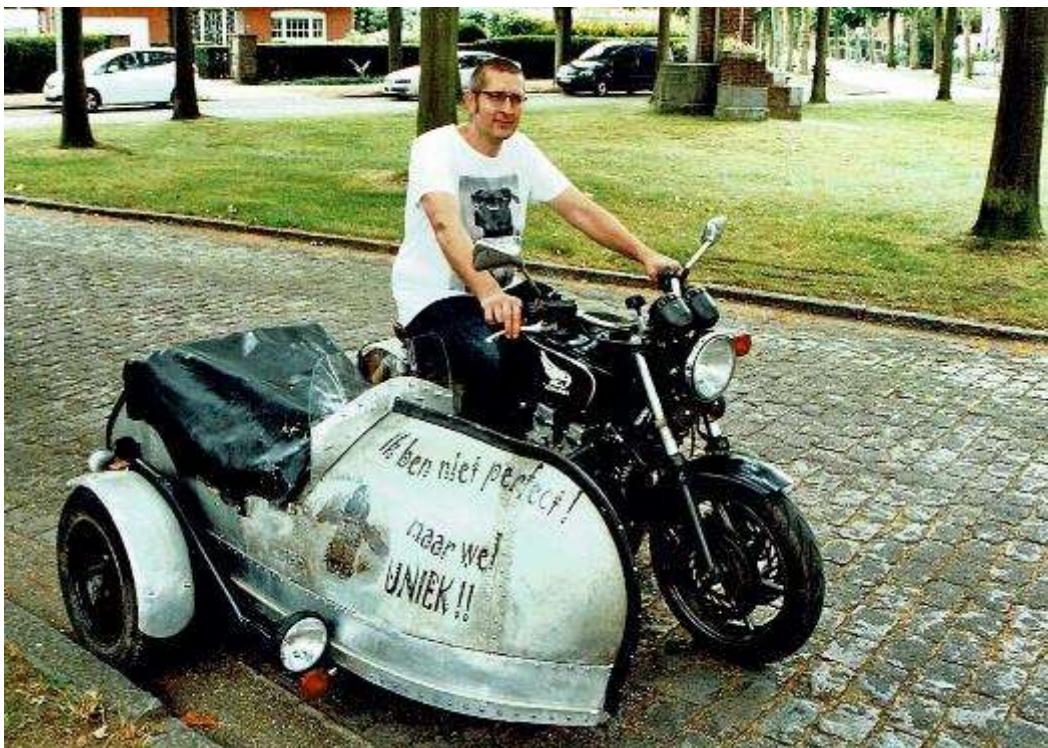
Er waren niet alleen Lady motoren, maar ook een rondrit met ander schoon oud ijzer op twee wielen.

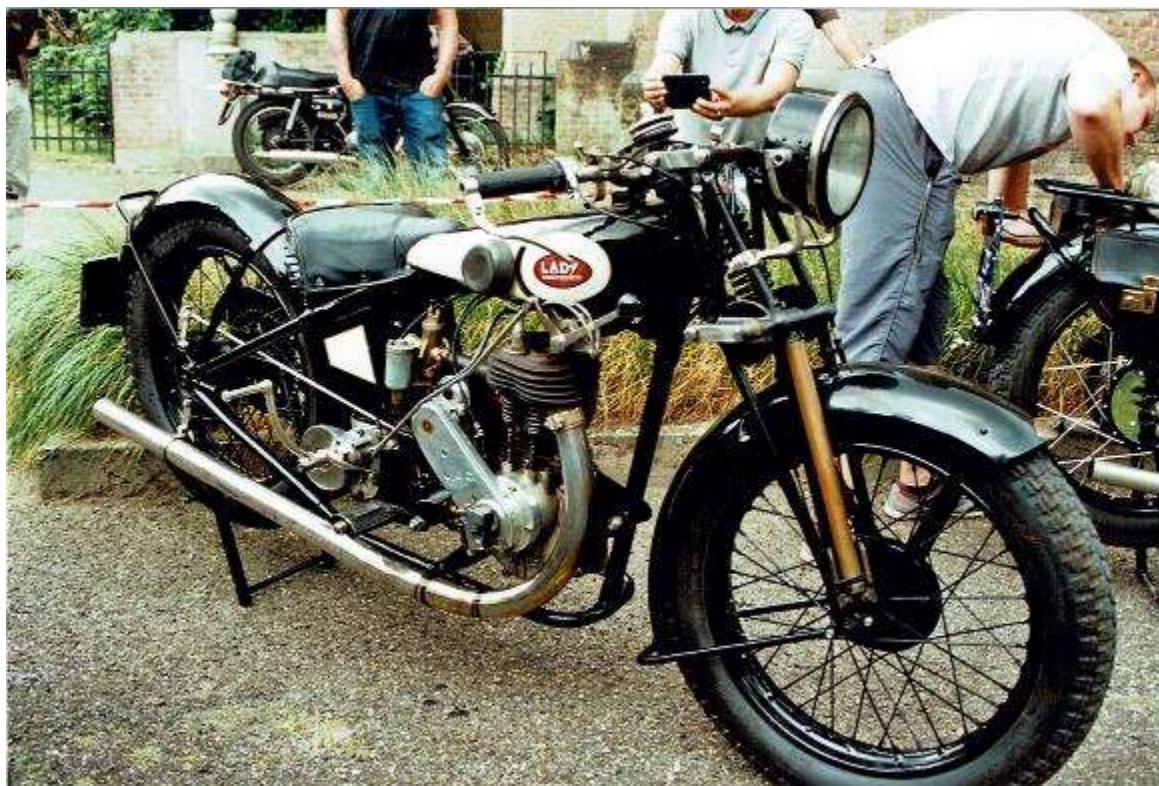
Aangenaam verrast van al dat schone kon ik er ook enkele gekende liefhebbers ontmoeten en zo was de dag weer geslaagd.

En blij terug in de selfmade sidecar.

Uw dienaar,

Mike Enfield.





Oude Lady motoren te Marienburg



Foto's Michel Vanhouche

Note de la Rédaction.

Sint-Mariaburg était jadis un lieu de vacances et de résidence d'artistes de la région Anversoise.

Mais un atelier de construction de motos de renommée internationale de la marque Lady "Ets. Lady s.a. Sainte-Mariabourg-Anvers" y était également établi à la Gezondheidslei, actuellement Frans Standaertlei.

Environ 200 motos y ont été assemblées entre 1924 et 1939.

La firme a fermé ses portes juste avant la 2^{ème} guerre mondiale.

Le 17 juillet dernier, notre membre Michel Vanhouche a eu l'occasion d'y assister à une rencontre d'anciennes motos Lady et il nous fait l'amitié de partager ses photos.

Nous vous rappelons par la même occasion que vos photos de rallyes ou autres événements relatifs à la moto ancienne sont toujours les bienvenues, de préférence accompagnées d'un petit commentaire.

La Rédaction.



Encore une moto LADY vue à Mariaburg (photo M. Vanhouche)

Arbre à cames.

21 Juli, nationale feestdag, maar ook feest van de motoren van voor 1940, een jaarlijkse samenkomst met één rit in de voormiddag en na het middagmaal nog een tweede rit in de namiddag.

Elk jaar een verschillend tafereel van motoren, stoere viertakten met riemaandrijving en pruttelende tweetakten met zoals voorgeschreven een mengsel van 1/20... en doempen maar !

Weer mocht ik er gekende gezichten ontmoeten, van rijpe grijsaards tot enthousiaste jongeren.

Als je wilt kan je elk weekeinde op pad gaan om deze zeldzame machines te bewonderen...

Uw dienaar,

Mike Enfield.



Monet Goyon 250 cc 1936 (kopklepper)



Saroléa 23 M 500 cc 1926 (kopklepper)



BMW R12



GEZOCHT

RECHERCHE

Recherche SUZUKI AC 100 cc

Mr. D. Lacroix

Tel. 0477 89 99 68

Recherche :

Casque bon état

"Schubert balle de golf"

Taille 5 (54/55)

Tel. 0494 34 10 34

Recherche :

Boucles ceinturon

Modèle ABL

En cuivre

Tel. 0494 34 10 34

A VENDRE
DOLLAR de 1929 - 350cm3
Type O - Moteur JAP latéral



Parfait état de marche – Belle restauration

Prix 5000 €

Tél : (0033) 0612030158

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@telenet.be

Tel. 02.660.59.68 na/après 20 uur/h

Les annonces sont toujours publiées lors de la parution suivante.

De aankondigingen worden steeds in het eerstvolgende nummer gepubliceerd.



AGENDA



RUILBEURZEN - BOURSES

17-18/09/2016	Moto Retro Wieze Oktoberhallen Schroyestraat 22	www.motoretrowieze.be
01-02/10/2016	Malmedy expo : oldtimer bourse 5 rue Frédéric Lang , 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
07-09/10/2016	Veterama Mannheim	www.veterama.de
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

18/09/2016	Eksaarde Blauwbuik Toerrit	Tel. 0477 21 79 85
25/09/2016	Beervelde Dorp : Daddy-O-Rit	www.gentscheretrowielen.be Tel. 0473 73 28 32

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

17-18/09/2016	Moto Retro Wieze Oktoberhallen Schrovestraat 22 Thème : MOTO CROSS Partie 1 : pré 1965	www.motoretrowieze.be
18-20/11/2016	Salon Moto Légende Paris Parc Floral Porte de Vincennes	http://www.salon-moto-legende.fr/

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>

MEDEDELING:

Beste oldtimervrienden,

Op 25 september is het weeral zover, onze jaarlijkse rit voor oldtimer bromfietsen en oldtimer motoren in Beervelde. Dit jaar voor de 15^{de} keer.

Wij hebben deze rit dan ook herdoopt naar de Daddy-O-Rit, dit ter nagedachtenis van Oswald De Coster die vorig jaar op 79 jarige leeftijd in het motorzadel overleden is. Oswald was lid van onze club, en zijn zoon Sven is tevens lid en vrijwillige medewerker op tal van onze activiteiten.

Ik hoop op mooi weer, en hopelijk mag ik jullie allemaal begroeten op 25 september.

Met vriendelijke groeten,

De Coninck Erik

Verantwoordelijke motoren en bromfietsen

Gentsche Retro Wielen

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.

In samenwerking met

En collaboration avec



SPECIALISTES DE MARQUES
MERKEN SPECIALISTEN

AERMACCHI-HD	Rik Van Eycken e-mail: rikvaneeycken@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 Steyls , Ulbeekstraat 11 , 3832 Wellen	Tel: 012/74.40.74
SAROLEA	Ronald Danis, Prins Albertlaan 68, 8400 Oostende saroleadonis@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 !