

**vzw CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM**

ASBL

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

\*\*\*\*\*

**Maandelijks tijdschrift – Revue mensuelle.**  
**Oktober/Octobre 2016**

\*\*\*\*\*

Numéro 357<sup>ste</sup> numéro

Verzending -expédition : Postkantoor Libramont

Jumelé avec

Affilié à

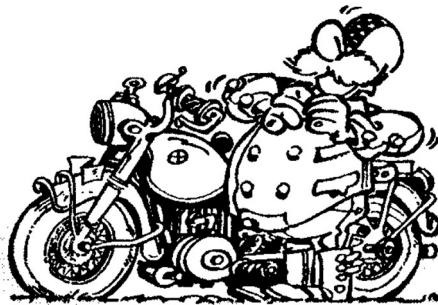
Verbroederd met

Aangesloten bij

VMCC South Wales

FBVA-BFOV

AMCA Europe



***FN 500 cc CROSS***

***Op Moto Retro Wieze September 2016***

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

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

**INTERNET**

**Website CMB:** [www.classic-motorcycles-belgium.be](http://www.classic-motorcycles-belgium.be)  
**E-Mail :** [post@classic-motorcycles-belgium.be](mailto:post@classic-motorcycles-belgium.be)

***Le petit mot du Président.***

***Causerie de ceci, cela et autres choses.***

Très cher(e)s ami(e)s,

Tout d'abord une mauvaise nouvelle pour le Comité et nos cadres habituels, le Centre Sportif de la Défense a, pour raisons budgétaires, fermé le bar et de ce fait nous n'avons plus accès à notre lieu de réunion ni d'assemblée générale. Une solution est recherchée en urgence. Vous serez prévenus à temps.

Les emmerdes cela vole comme les avions, en escadrille : voilà-t-il pas que la rectification Lambaux à Schaerbeek (qui avait repris le stock de Nova) vient à son tour de fermer boutique. Tout est parti en Hollande, pièces et outillages. Un remplaçant valable est recherché activement.

Le Club des Vieux Clous, de Lille, Nord, fêtera en 2017 son 40<sup>ème</sup> anniversaire. Il est connu pour son rallye annuel "des Vieux Clous" auquel ont participé bon an mal an pas mal de nos membres.

Le rallye est très prisé par les amis étrangers, et les Anglais viennent en nombre, il paraît qu'on les reconnaît dans les jours qui suivent le rallye. Lorsqu'ils rentrent dans les pubs, ils refoulent tellement du goulot que cela sent l'ail dans tout l'établissement !!! Ils reviennent d'année en année et de plus en plus nombreux. Tout cela pour vous dire que nous pourrions jumeler avec un club qui a toujours su défendre la cause motocycliste. Une première rencontre est prévue avant notre A.G. Pour les anciens, notre cantine à Saint-Amand les Eaux n'existe plus, l'Hôtel de Paris a fermé ses portes pour de bon.

Nous n'avons pas eu de stand à Wieze en septembre, principalement suite aux difficultés occasionnées par le dimanche sans voiture.

En ce qui concerne la bourse de Leuven/Louvain le 23 octobre, nous espérons vous y rencontrer... prenez vos lampes de poche et vos lunettes grossissantes, le matin, la grande salle est plutôt obscure, cela va mieux plus tard dans la journée.

Prenez soin de vous, restez prudents, sortez couverts....

A bientôt.

Paul Saint-Mard,  
Président.

***Het woordje van de Voorzitter.***

***Van ditjes, datjes en andere zaken.***

Beste vrienden en vriendinnen,

Om te beginnen hebben we slecht nieuws voor het bestuur en het beheer. Het Sportcentrum van Defensie heeft, om budgettaire redenen, de bar gesloten met als gevolg dat we er geen vergaderingen meer kunnen houden. We zijn dringend op zoek naar een oplossing. Jullie zullen tijdig verwittigd worden.

Een tegenslag komt nooit alleen : we vernemen dat de slijperijen Lambaux te Schaarbeek (die de stocks van Nova had overgenomen) er een einde aan heeft gemaakt. Alles is vertrokken naar Nederland, wisselstukken en gereedschappen. Er wordt actief naar een vervanger gezocht.

De Club "Les Vieux Clous", van Rijsel, Noord, zal in 2017 zijn 40<sup>ste</sup> verjaardag vieren. Deze is gekend voor de jaarlijkse "Rallye des Vieux Clous" waaraan jaar na jaar een aantal van onze leden heeft deelgenomen. Deze rally is zeer geprijsd door onze buitenlandse vrienden. De Engelsen komen talrijk. Het schijnt dat men ze dagen na de rally kan herkennen in de pubs door de lookgeur dat ze verspreiden ! Jaar na jaar komen ze steeds talrijker terug. Dit alles om te zeggen dat we zouden kunnen verbroederen met deze club, die het steeds opgenomen heeft voor de motorrijders. Een eerste ontmoeting is voorzien voor onze Algemene Vergadering.

Voor de *anciens*, onze stek in Sint-Amants bestaat niet meer, het "Hôtel de Paris" heeft de deuren definitief gesloten.

In september hebben we geen clubstand in Wieze gehad door de moeilijkheden die we ondervinden ten gevolge van de autoloze zondag. Wat betreft de beurs van Leuven op 23 oktober, hopen we jullie er te ontmoeten... kom met jullie zaklampen en vergrootglazen want de grote zaal is 's morgens nogal donker, later op de dag is het beter.

Blijf voorzichtig....

Tot binnenkort.

Paul Saint-Mard,  
Voorzitter.

## Rallye de Binche du 04 septembre 2016.

En cette fin août et jusqu'au trois septembre dernier inclus, la météo nous avait gratifiés d'un temps absolument superbe, voire caniculaire par moments. Bien que bon nombre de motards se sentent généralement une âme de « purs et durs » par grand soleil, force est de reconnaître que lorsque le divin ouvre les vannes célestes, le doute ne manque pas de s'immiscer dans l'esprit de certains.

Vous l'aurez compris, même si mon ami de longue date et organisateur de ce 32<sup>ème</sup> Binche Retro Rallye, Michel Degueldre nous avait dit en arrivant : « aujourd’hui nous aurons de la chance avec le temps », loin de moi l’idée qu’il faisait déjà allusion aux hivernales....

Le départ était donc fixé sur le site de l’abbaye de Bonne Espérance, les motos s’alignant côte à côte au gré de leur arrivée. Toutes les motos anciennes, à l’exception de celles originaires du pays du soleil levant y sont les bienvenues.



Nous découvrons donc une dame en mobylette, une autre en Sachs 125, etc. De magnifiques entre-deux guerres parfaitement restaurées n'ayant eu aucune crainte à prendre la route face à un Zeus (divinité grecque du ciel et de la pluie) déchainé ainsi qu'à une multitude de motos des années 50 à 75.

Comme à l'accoutumée, tous les participants se réunissent près des motos afin que le photographe puisse immortaliser ce magnifique moment. Un exemplaire du cliché sera remis à chacun des randonneurs à la fin de la journée.

La boucle d'une centaine de kilomètres a emprunté les routes campagnardes de la région ; les capitaines de route bloquant les routes principales et carrefours afin de laisser passer en toute sécurité le long cortège que nous formons sur nos biens vieilles machines.

Au gré de notre balade, nous nous approchons peu à peu de la frontière française, ce qui n'est pas anodin du tout ; en effet, notre guide et passionné de motos belges Gillet depuis toujours, nous emmène discrètement vers Jeumont, haut lieu de la construction de ces splendides machines.

C'est avec beaucoup de plaisir que je lui laisse la parole :

*A mon ami Michel DESMET, comme convenu lors de notre Binche-Retro-Rallye du 04/09/16.*

*Voici, en quelques lignes, l'explication que j'avais fournie sur place, lors de notre arrêt-apéritif à l'usine Gerkinet.*

*En 1926, Léon Gillet voit ses exportations de motos sur la France compromises par la loi de protectionnisme qui taxe les produits étrangers pour favoriser la vente des produits français. En cherchant à contourner le problème, il rachète les Ets GERKINET établis à Jeumont (Nord) qui commercialisaient alors les motos de la marque Harlette-Géco (et des bicyclettes de la marque « Herstal »).*

*Il crée alors, avec Gerkinet, auprès du registre de Commerce d'Avesnes sur Helpe, sous le n° 779, la « Société Anonyme des anciens établissements Gerkinet ».*

*Dès 1927, Léon Gillet va y faire assembler des motos sous la marque « Géco-Herstal », vraisemblablement avec des stocks subsistant dans l'usine. Les cadres et fourches seront très semblables à ceux de ses Gillet 350 Tour du monde ... et recevront des moteurs Zurcher (175, 250 et 350cc) et des boîtes Staub. D'abord sous cadre, elles seront ensuite montées avec réservoir « en selle ».*

*Simultanément, les GILLET de sa marque seront expédiées par le train à Jeumont, (moteur, cadre, fourche et roues) et carrossées sur place avec des équipements français, garde boue, guidon, réservoirs à bouchon type « thermos » etc... (ce qui permet de les distinguer au premier coup d'œil par rapport aux Gillet-Herstal belges). Elles porteront le nom de Gillet-Herstal-France.*

*Le bloc moteur recevra une mention gravée « importé de Belgique » sur le carter alu, en dessous de la base du cylindre. Tous les modèles de la gamme seront importés en France de la sorte. Une version 100 cc à moteur 2 temps et 2 coudes d'échappement sera élaborée exclusivement pour le marché français.*

*En outre, en 1939, pour satisfaire à une commande de l'armée française, des Gillet 720 type « AF » seront assemblées à Jeumont et couplées avec des side-cars Bernardet (exigence de l'armée Française). Les allemands vont d'ailleurs les réquisitionner lorsqu'ils occuperont la France...*

*Après le conflit, une vingtaine de 720 y seront assemblées, sous un habillage typiquement français « civil » avec du stock restant.*

*Gerkinet ayant établi ses bureaux à Paris (rue Pierret à Neuilly-sur-Seine, et boulevard Magenta) va progressivement délaisser l'usine de*

*Jeumont qui ne servira plus de que stockage, puis fermera définitivement ses portes.*

*En 1957, Gerkinet remettra l'importation des Gillet-Herstal à Mr SADOT de Vincennes qui sera encore, pour 1 an ou 2, l'importateur de la marque en France.*

*Les bâtiments de Jeumont seront cédés aux Boulonneries Jeumontoises (apport de Gerkinet dans cette société). En 1969, suite à la faillite des dites Boulonneries, les bâtiments seront repris par une société financière et immobilière parisienne, puis en 1974, ils seront achetés par la société « Cercleurop », qui va la restaurer sans en dénaturer l'aspect extérieur d'origine et l'occupe toujours aujourd'hui.*



*Possédant quelques Géco-Herstal et Gillet-Herstal-France dans ma collection, j'ai été longtemps obsédé par la localisation de cette usine (ou de son emplacement...).*

*Mes recherches ont été d'abord orientées vers le zoning de Jeumont... et sa gare marchandises, ben non, ce n'était pas à cet endroit... mais bien tout à l'opposé de la localité, à la rue Auguste Marchal, à quelques centaines de mètres de la gare voyageurs.*

*Divers agents GILLET (Gabriel à Erquelinnes et Gosset à Mons) m'avaient, de leur vivant, parlé des Ets Gerkinet, pestant en outre contre le fait qu'ils ne pouvaient pas s'y approvisionner en pièces de rechange, alors qu'elle se trouvait tout près de chez eux. Mais dans les années 60 et 70, personne à Jeumont ne semblait se souvenir de cette usine. Il aura fallu des années pour que les langues se délient : en effet, lors de la fin d'activité de l'usine, les ouvriers demeurés impayés suite aux difficultés de trésorerie de Gerkinet, se sont servis et ont revendu « au noir » des motos et des bicyclettes ainsi que des pièces. Ces machines auraient « inondé » Jeumont et ses environs à une certaine époque. A la liquidation, la comptabilité a disparu comme par enchantement.... Tant les ouvriers que les bénéficiaires de ces détournements avaient tout intérêt à ce que cela tombe dans l'oubli.... Il en est donc résulté une espèce de « loi du silence » sur ce volet industriel jeumontois... et il a fallu attendre que cette génération disparaîsse pour voir certaines langues se délier...*

*J'ai toutefois été aidé dans mes recherches par des Jeumontois de souche et d'adoption, et j'ai fini par, non seulement localiser l'usine et sympathiser avec son patron actuel (Pierre Lefevre de CERCLEUROP), mais aussi par retrouver deux dames, d'un âge avancé, ayant connu l'usine GERKINET en fonctionnement. Ecouter leur récit fut un régal et une fantastique source d'informations.*

*Je ne cache pas mon émotion lorsque, le jour de mon rallye, trois Gillet-Herstal-France (des 350 culbutées) ont franchi le portail des lieux de leur naissance (voir les photos).*



*Dans quelques années, si tout va bien, avec la complicité de Pierre, je compte rééditer l'expérience.....*

*Bien amicalement et à bientôt,  
Michel Degueldre.*

Après ce très agréable moment de recueillement sur ce haut lieu motocycliste méconnu jusqu'il y a peu, nous reprenons la route vers la grande salle des fêtes où nous prendrons un excellent repas.

C'est repus et entièrement satisfaits, que nous reprenons la route afin d'achever le parcours magnifique concocté par la Confrérie Motocycliste Classique Binchoise.

Ce qui est exceptionnel, dans ce rallye de motos anciennes, c'est qu'il y règne bien plus qu'une organisation impeccable, mais une âme, celle de passionnés qui depuis plus de trois décennies se coupent en quatre sans relâche, afin que le motocycliste lambda puisse assouvir sa passion de la moto ancienne.

Michel Desmet.



Beste vrienden, dit artikel van Michel Degueldre, dat we nu vertalen, gaat over deze drie motoren van het merk Gillet Herstal, gemonteerd en verkocht in Frankrijk door de firma Gerkinet.

*Aan mijn vriend Michel DESMET, zoals afgesproken tijdens de rally van Binche op 04/09/16.*

*Dit is de samenvatting van de uitleg die ik ter plaatse gegeven heb tijdens onze aperitief stop aan de voormalige Gerkinet fabriek.*

*In 1926 komt de export van de Léon Gillet motoren naar Frankrijk in het gedrang door Franse invoerbelastingen op buitenlandse produkten om de eigen markt te beschermen. Daarom heeft hij de "Ets GERKINET" te Jeumont (Nord) opgekocht. Deze firma bracht toen de motoren van het merk Harlette-Géco (als ook fietsen van het merk "Herstal") op de markt.*

*Samen met Gerkinet sticht hij de « Société Anonyme des anciens établissements Gerkinet » bij het handelsregister van d'Avesnes sur Helpe onder het nummer 779.*

*Vanaf 1927 zal Léon Gillet er motoren laten monteren onder het merk « Géco-Herstal », hoogstwaarschijnlijk met de voorraad die in de fabriek aanwezig was. De ramen en de vorken waren zeer gelijkend op deze van de Gillet 350 cc Tour du monde ...*

*en werden voorzien van Zurcher (175, 250 en 350cc) motoren en Staub versnellingsbakken. In het begin werd de benzinetank op het kader bevestigd, en later onder het zadel.*

*Tegelijkertijd werden de GILLET motoren van eigen bouw per trein naar Jeumont gestuurd (motor, raam, vork en wielen) en ter plaatse bekleed met Franse onderdelen zoals spatborden, stuur, benzinetank met stop van het type "thermos"enz... wat ons toelaat ze bij de eerste blik te onderscheiden van de Belgische Gillet Herstal. Deze dragen dan de naam Gillet-Herstal-France.*

*Op de motorblok wordt dan het logo « importé de Belgique » gegraveerd op het aluminium carter, juist onder de basis van de cilinder. Op deze wijze werd dan het hele motoren assortiment ingevoerd in Frankrijk.*

*Een versie 100 cc tweetakt met twee uitlaatbochten werd uitsluitend voor de Franse markt gebouwd.*

*Daarenboven, in 1939, om te voldoen aan een bestelling van het Franse leger werden te Jeumont een aantal Gillet 720 type « AF » gemonteerd en uitgerust met een Bernardet sidecar (een eis van het Franse leger).*

*De Duitsers zullen deze echter opeisen bij de bezetting van Frankrijk...*

*Na de oorlog werden er nog met de resterende stock een twintigtal motoren van het type 720 gemonteerd met een typische Franse "burgerlijke" uitrusting.*

*Na de vestiging van de Gerkinet kantoren te Parijs (rue Pierret te Neuilly-sur-Seine, en boulevard Magenta) geraakt de fabriek te Jeumont stilaan verwaarloosd, wordt beperkt tot een opslagruimte om tenslotte de deuren definitief te sluiten.*

*In 1957 zal Gerkinet de invoer van de Gillet-Herstal motoren overdragen aan Dhr SADOT uit Vincennes, welke nog een jaar of twee de invoerder voor Frankrijk zal zijn.*

*De gebouwen te Jeumont zullen overgedragen worden aan de Boulonneries Jeumontoises (aanbrengst van Gerkinet in deze maatschappij). In 1969, na de faling van de Boulonneries, worden de gebouwen overgenomen door een Parijse financiële en immobilie maatschappij. In 1974 worden ze aangekocht door de maatschappij « Cercleurop », die ze restaureert met behoud van het originele uiterlijk en er steeds gevestigd is.*

*In het bezit zijnde van een paar Géco-Herstal en Gillet-Herstal-France motoren, ben ik lang op zoek geweest naar de overblijvende gebouwen of hun locatie. Het begin van mijn onderzoek was gericht naar de zoning van Jeumont... en het goederenstation, wel neen, het was daar niet... maar wel aan de andere kant van het dorp, in de rue Auguste Marchal, op een paar honderden meters van het reizigersstation.*

*Verschillende GILLET dealers (Gabriel te Erquelinnes en Gosset te Mons) hadden me, toen ze nog leefden, gesproken over de Ets Gerkinet en hun ergernis uitgesproken over het feit dat het hun onmogelijk was om zich er te bevoorraden in wisselstukken terwijl ze bij de deur was.*

*Maar in de jaren 60 en 70 bleek niemand te Jeumont zich deze fabriek te hinnerner. Jaren waren nodig om de tongen los te maken : op het einde van de activiteit van de fabriek werden de arbeiders niet meer betaald, ten gevolge van de financiële moeilijkheden van Gerkinet. Ze hebben zich bediend en hebben motoren, fietsen en wisselstukken in het zwart verkocht. Deze machines zouden op een bepaald moment de markt te Jeumont en omgeving verzadigd hebben. Bij de verheffening was de boekhouding spoorloos verdwenen...*

*Zowel de arbeiders als de begunstigden van deze verduisteringen hadden er alle belang bij dat alles in de vergeethoek verdween...*

*Er viel bij gevolg een soort "omerta" over dit luik van het industriële verleden van Jeumont... Een ganse generatie was nodig om de lippen los te maken...*

*Sommige inwoners van Jeumont hebben me nochtans geholpen bij mijn zoekwerk. Eindelijk heb ik de plaats van de fabriek gevonden en kennis gemaakt met de huidige baas (Pierre Lefevre van CERCLEUROP) maar ook met twee bejaarde dames die de fabriek nog in werking gekend hadden. Hun verhaal klonk als muziek in mijn oren en was een bijzonder rijke bron aan informatie.*

*Ik kon mijn ontroering niet weg steken toen, op de dag van mijn rally, drie Gillet-Herstal-France (350 cc kopkleppers) door de poort reden van hun geboorteplaats (zie foto's – ook in de Franstalige versie).*

*Binnen een paar jaar, als alles goed gaat, ben ik van plan deze gebeurtenis met de medewerking van Pierre te herhalen...*

*Met vriendelijke groeten. Tot binnenkort.*

*Michel Degueldre.*



## L'allumage, notions de base.

### Courant et conducteurs.

#### A. Circuit fermé et circuit à la masse.

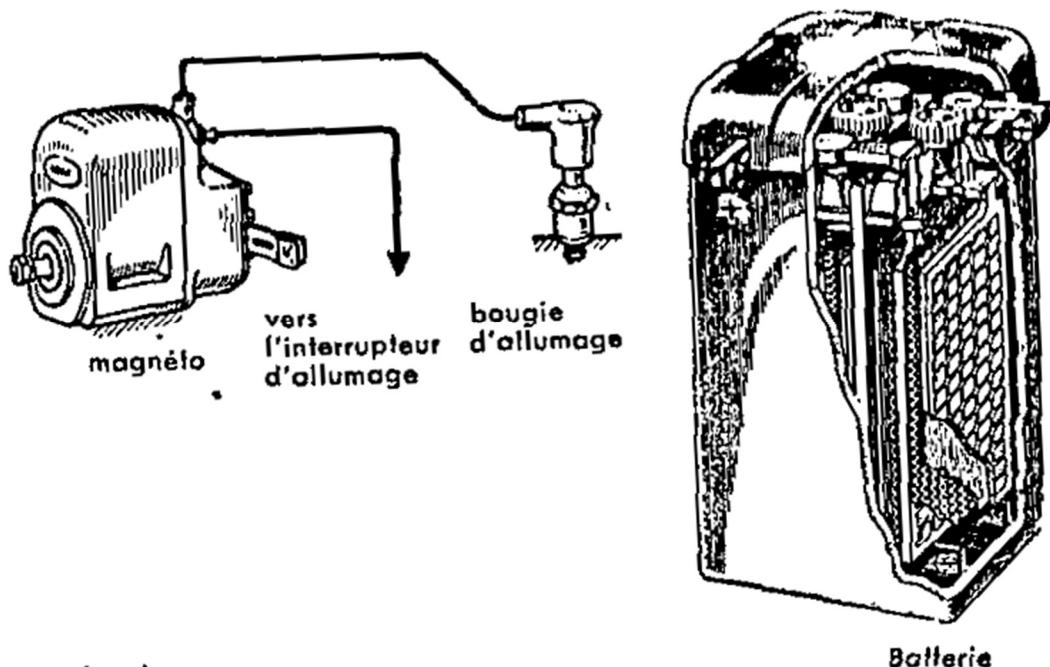
L'équipement électrique de la moto joue un rôle double et important:

1°) il assure la mise à feu des gaz préalablement comprimés

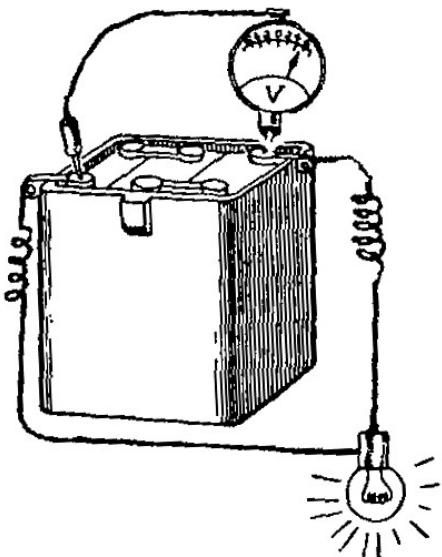
2°) il assure l'éclairage

Les sources d'électricité utilisées sont en principe:

- Une magnéto à haute tension qui produit des étincelles faisant déflagrer l'air chargé de vapeur d'essence, c'est-à-dire déterminant les explosions
- Une dynamo qui charge la batterie. Celle-ci est parfois, sur les cyclomoteurs, remplacée par une pile sèche.
- Une batterie chargée peut faire éclairer un phare et autres lampes éventuelles, exciter un avertisseur électrique, aussi longtemps qu'elle contiendra une énergie électrique suffisante.



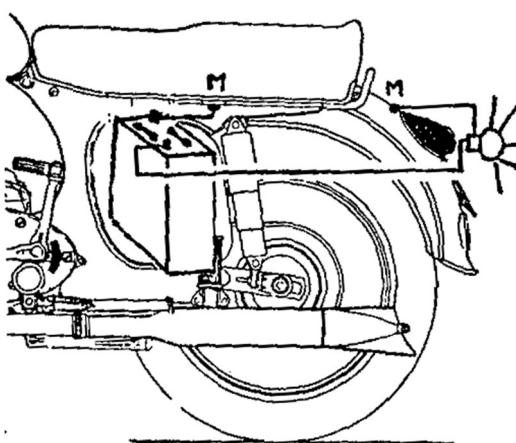
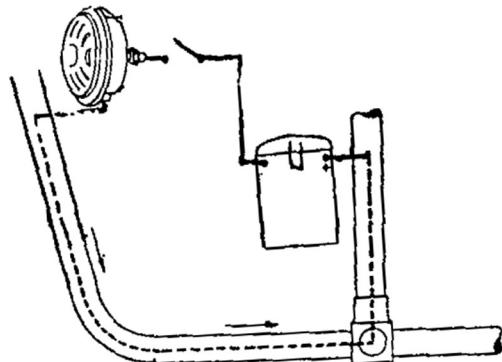
Pour que le courant électrique puisse passer, il faut qu'il puisse partir d'une borne de la source et y revenir par l'autre. On dit que le circuit est fermé.



Le circuit de la lampe est fermé.  
Le voltmètre se place entre les bornes (+) et (-) ou entre le fil (+) et le fil (-).  
La tension du courant est appelée voltage. Elle se mesure en volts.  
L'intensité du courant se mesure en ampères.

Dans une motocyclette, il n'y a pas de ligne de retour du courant. Un seul fil va de l'avertisseur électrique aux phares ou à la bougie.

Le fil de retour soit à la dynamo, soit à la batterie, est constitué par le cadre, en pratique on dit par la masse. En fait celle-ci est composée de l'ensemble des organes métalliques conducteurs de courant : fourche avant, moteur, garde boue arrière, cadre, à condition que tout ce qui est métal se touche parfaitement, sans interruption telle que peinture, rouille, huile ou isolant quelconque. C'est ainsi que si une lampe neuve en bon état n'éclaire pas bien, l'interrupteur étant en position de service, c'est qu'il y a une mauvaise masse dans le circuit.



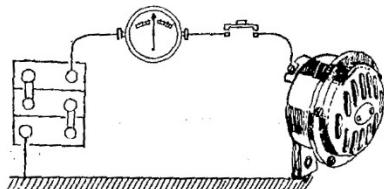
On pourra s'en convaincre en reliant le culot de la lampe à la borne de retour du courant à la batterie : si la lampe éclaire, cette expérience prouve que :

- 1°) la source de courant (batterie) est suffisamment chargée;
- 2°) la lampe est bonne;
- 3°) le fil électrique amenant le courant à la lampe est bon;
- 4°) la masse est défectueuse et que par conséquent le circuit est ouvert.

## B. Voltage et ampérage.

Lorsque l'on fait briller une lampe pendant un temps long, sans recharger la batterie entretemps, on constate que l'éclairement baisse graduellement. La batterie faiblit, se décharge et par suite la tension du courant diminue. On mesure la tension au moyen d'un voltmètre qui se place entre les deux fils venant de la source. Dans le cas de la moto, puisque le deuxième fil est la masse, on place le voltmètre entre le fil d'amenée du courant et la masse.

Une batterie chargée qui n'est raccordée à rien du tout donne une lecture de 6 volts. Une dynamo entraînée à bonne vitesse, qui tourne à vide, c'est-à-dire qui n'est raccordée à aucun récepteur accuse 7 à 7,5 volts.



L'intensité du courant se mesure en ampères au moyen d'un ampèremètre, lequel se place dans un fil.

## C. Notion de puissance ou wattage.

La puissance d'un générateur s'exprime en watts.

1.000 watts valent 1 kW. Pour obtenir la puissance, on doit multiplier les volts par les ampères. C'est ainsi que si une dynamo de 6 volts débite en marche 5 ampères, sa puissance est de 6 volts X 5 ampères soit 30 watts.

Comme un cheval vapeur (CV) vaut 736 watts, la dynamo dont il vient d'être question nécessitera théoriquement une puissance de 30 divisé par  $736 = 0,04$  CV.

En pratique le moteur de la motocyclette devra fournir bien plus que ces 0,04 CV, car toute l'énergie mécanique que le moteur à essence communique à la dynamo n'est pas convertie entièrement en énergie électrique. Une partie importante est perdue par frottement dans les paliers et la courroie et surtout par échauffement de la dynamo elle-même. Il en résulte que la puissance communiquée par le moteur de la moto à la dynamo doit être environ le double de ce qui vient d'être trouvé, soit  $0,04 \times 2 = 0,08$  CV c'est-à-dire  $\frac{1}{12}$  de CV. On dit alors que le rendement est de 50 %.

N.B. Pour avoir un éclairage et un avertisseur électrique suffisants, la dynamo doit être assez puissante : 60 à 90 watts.

## D. Charge et décharge.

Supposons avoir affaire à un scooter dont l'ampoule de phare (double filament, un de 20 watts pour l'éclairage route, l'autre de 15 watts pour l'éclairage code) est une 6 volts.

Elle consommera pour éclairer la route  $20 : 6 = 3,3$  ampères et en code  $15 : 6 = 2,5$  ampères. L'ampoule de feu arrière est une 6 volts/3 watts soit  $3 : 6 = 0,5$  ampère.

Dans le cas où l'avertisseur électrique consommerait 8 ampères, on constate que la dynamo ne pourrait pas alimenter continuellement les 3 récepteurs en même temps car elle ne fournit que 5 ampères et nécessiterait  $3,3 + 0,5 + 8 = 11,8$  ampères.

Quand on roulera pendant la nuit sans actionner le klaxon tout ira bien puisque la dynamo fournit 5 ampères et que nous n'utilisons que  $3,3 + 0,5 = 3,8$  ampères. Il reste donc une réserve de  $5 - 3,8 = 1,2$  ampères qui pourra être utilisée pour charger la batterie. L'ampèremètre marquera une charge de 1,2 ampères.

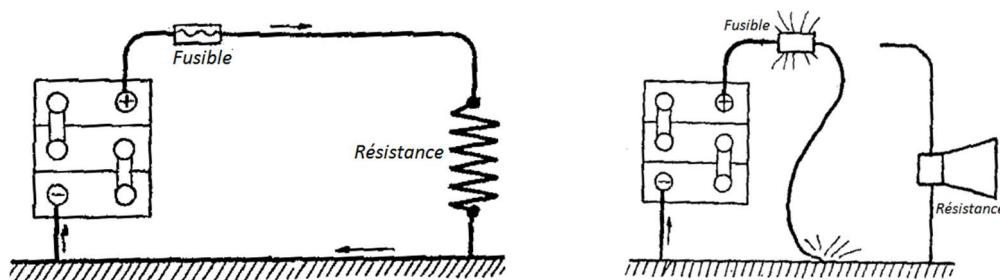
Dès que l'on actionnera l'avertisseur, la batterie fournira  $11,8 - 5 = 6,8$  ampères. Elle se déchargera avec une intensité de 6,8 ampères.

## E. Notions pratiques.

Dans l'étude de la partie électrique de la moto, il n'est pas seulement utile de posséder des notions pratiques. Un peu de théorie est bien nécessaire. C'est ainsi que si un particulier habile de ses mains voulait se construire une moto en achetant des pièces en bon état, il pourrait constater que la batterie est souvent à recharger. Il déterminerait que la dynamo n'a pas un débit suffisant et d'instinct il pourrait arriver à décider d'augmenter la vitesse de la génératrice de courant. Il s'ensuivrait que devant travailler au-delà de ses possibilités la dynamo chaufferait exagérément et brûlerait au bout de quelques jours, peut-être même après quelques heures. Il est donc recommandé de faire un calcul semblable à celui qui vient d'être établi et de s'enquérir à l'achat de sa puissance en watts, de son voltage, de son ampérage et de sa vitesse de rotation afin de calculer les pignons qui doivent intervenir au montage.

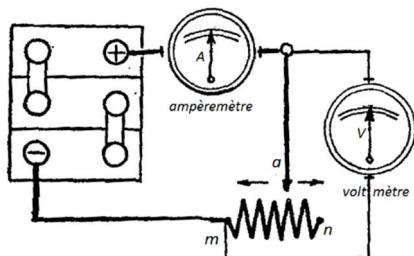
## F. Résistance et court-circuit.

Quand le courant électrique rencontre une grande résistance à son passage en parcourant un circuit, l'ampérage devient faible. Un conducteur, est d'autant plus résistant qu'il est mince ou qu'il est long. Toute matière oppose une résistance au passage du courant. Le cuivre le laisse passer plus aisément que l'acier ou la fonte (la section et la longueur restant égales dans les deux cas). Certaines matières, particulièrement résistantes sont utilisées dans la fabrication d'appareils destinés à limiter, à freiner, le passage du courant dans certains circuits. On les appelle résistances. L'unité de résistance est l'ohm ( $\Omega$ ). C'est le cas des filaments des lampes, des fils boudinés ou des plaques de carbone utilisées dans les régulateurs de tension. La résistance est schématisée sous la forme reprise ci-dessous (à gauche).



La résistance d'un circuit peut fléchir si le courant est dévié. C'est le cas de la figure de droite où le fil vient à toucher intempestivement la masse. Le courant débité par la source, ne rencontrant qu'une faible résistance dans le circuit qu'il parcourt, augmente et le fil fin du fusible s'échauffe tellement qu'il fond, coupe le courant et évite ainsi soit des décharges de batterie en peu de temps, soit de griller des appareils onéreux, soit même de causer un incendie. On obtient la valeur de la résistance en divisant le voltage par l'intensité.

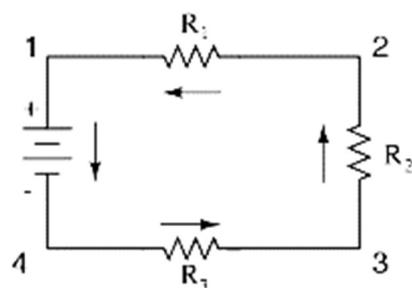
Dans ce qui suit il sera utile de pouvoir disposer d'une résistance de 1 ohm.



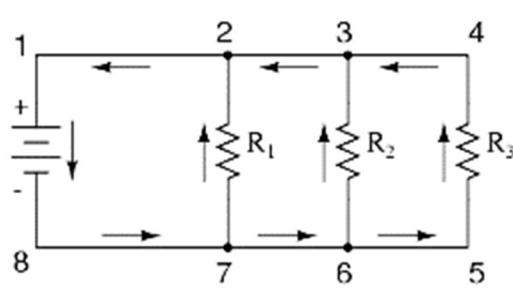
On branche suivant schéma. On déplace le bout **a** muni d'une pince crocodile le long de la résistance **m n** en commençant par **n** et en se rapprochant de **m**.

Lorsque le voltmètre et l'ampèremètre renseignent la même valeur, c'est que la résistance entre **m** et le point de connexion vaut 1 ohm. En effet : 6 volts : 6 ampères = 1  $\Omega$ .

## G. Montage des récepteurs en série et en parallèle.

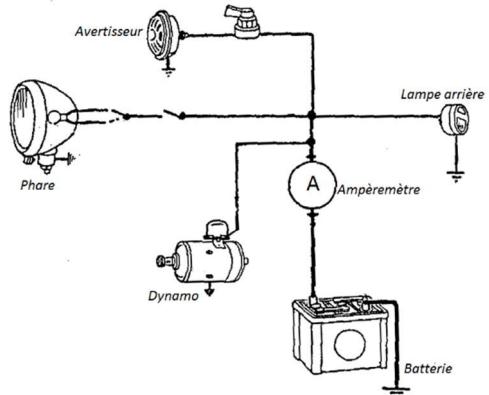


Circuit en série



Circuit en parallèle

Lorsque les appareils d'un circuit sont placés en file indienne, le circuit est dit "en série". Si l'un des fils les reliant vient à se briser ou si un quelconque contact devient lâche, tous les appareils tombent en panne parce que le circuit est coupé, quel qu'en soit l'endroit. Dans un tel "circuit série", l'ampérage est constant dans tout le circuit.



Sur la figure ci-contre, les récepteurs sont montés en parallèle. Chacun d'entre eux peut fonctionner individuellement et l'ampérage indiqué à l'ampèremètre changera suivant le nombre d'appareils en service à l'un ou à l'autre moment.

Le montage en parallèle est adopté sur les motocyclettes, car il permet de n'utiliser qu'un ou plusieurs appareils électriques à l'exclusion des autres suivant les besoins.

### L'ampère-heure.

Lorsqu'un ampère est débité par une batterie pendant une heure, on convient qu'il s'est écoulé un ampère-heure.

Une batterie de moto de 6 ampères-heures si elle est tout fait à plat doit être rechargée sous 1 ampère pendant 6 heures ou sous 0,5 ampère pendant 12 heures ce qui est mieux.

Cette même batterie pourra débiter :

6 ampères pendant 1 heure,

12 ampères pendant  $\frac{1}{2}$  heure,

3 ampères pendant 2 heures, etc...

Il est à remarquer que la multiplication des ampères par les heures doit toujours être égale au nombre d'ampères-heures de la batterie. La capacité d'une batterie de moto est souvent de 7 ampères-heures, 14 ampères-heures dans le meilleur cas.

*(Suite au prochain n°).*

## **De ontsteking. Basisbegrippen.**

### **Stroom en geleiders.**

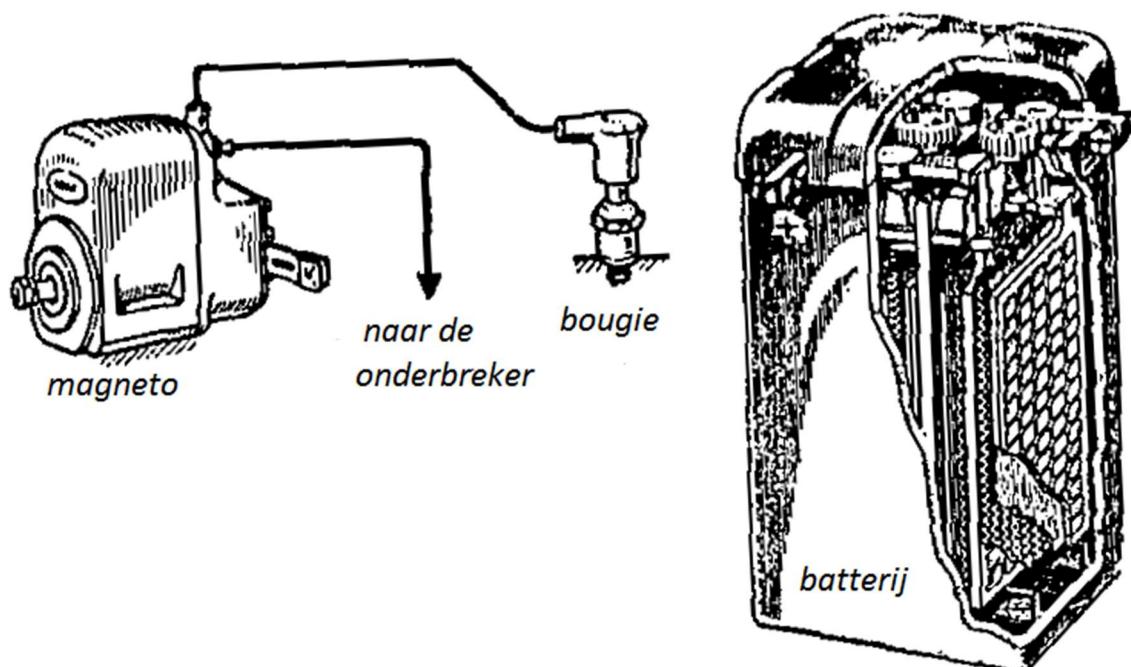
#### **A. Gesloten circuit en circuit aan de massa.**

De elektrische uitrusting van de motor heeft een dubbel en belangrijk doel:

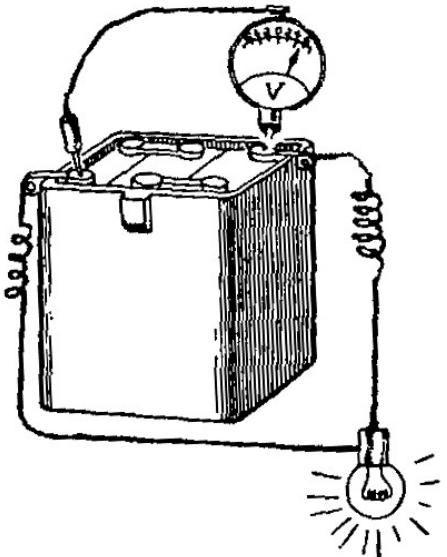
- 1°) zorgt voor de ontsteking van de vooraf samengedrukte gassen
- 2°) zorgt voor de verlichting

De elektriciteitsbronnen zijn in principe :

- Een hoogspanningsmagneto die vonken produceert, welke de benzine-luchtmengeling doet ontbranden
- Een dynamo die de batterij laadt. Op de cyclo's wordt deze soms vervangen door een droge batterij.
- Een geladen batterij kan een koplampen eventueel andere lampen doen branden, een klaxon laten luiden,... zolang er voldoende energie in de batterij aanwezig is.



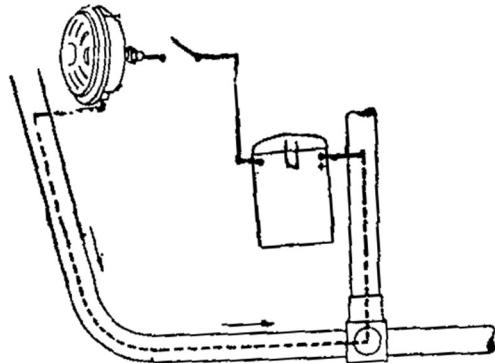
Opdat de stroom zou vloeien moet hij van de ene pool van de bron naar de andere pool kunnen gaan. Dit heet dan een gesloten circuit.



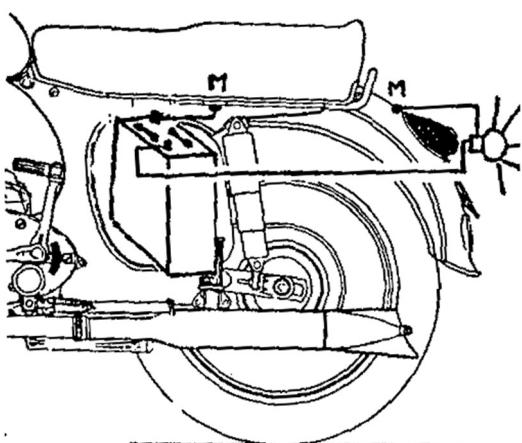
Het circuit van de lamp is gesloten. De voltmeter wordt geplaatst tussen de (+) en de (-) pool ofwel tussen de (+) draad en de (-) draad. De spanning van de stroom wordt voltage genoemd en wordt in volts uitgedrukt. De stroomsterkte wordt in amperes uitgedrukt.

In een motor is er geen terugloop van de stroom. Een enkele draad gaat van het klaxon naar de lampen of de ontstekingskaars.

De terugloop van de stroom naar de dynamo of de batterij gebeurt via het raam. In de praktijk zegt men via de massa. Deze laatste bestaat uit alle metalen onder-delen die de stroom geleiden : voorvork, motor, raam, spatbord, op voorwaarde dat al deze metalen onderdelen perfect aansluiten, zonder enige onderbreking door b.v. verf, roest, olie of ander isolerend materiaal.



Indien een nieuwe lamp met gesloten schakelaar niet goed verlicht, wijst dit op een slechte massa in het circuit.



We kunnen dit vaststellen door de fitting van de lamp te verbinden met de terugloop pool van de batterij. Indien de lamp oplicht wijst dit op wat volgt :

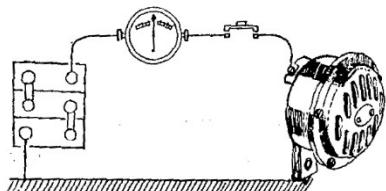
- 1°) de stroombron (batterij) is voldoende geladen;
- 2°) de lamp is goed;
- 3°) de aanvoerdraad naar de lamp is goed;
- 4°) de massa is defect, dus is het circuit open.

## B. Voltage en amperage.

Wanneer men een lamp gedurende lange tijd laat branden, zonder de batterij bij te laden, zal men vaststellen dat de verlichting gradueel verminderd. De batterij verzwakt, ontladt zich, en bij gevolg verminderd de stroomspanning.

De spanning wordt gemeten bij middel van een voltmeter geplaatst tussen de twee polen van de bron. Bij een motor wordt de voltmeter aangesloten tussen de aanvoerdraad en de massa (het raam).

De spanning van een geladen batterij die op niets aangesloten is bedraagt 6 volts. De spanning van een goed draaiende leeglopende dynamo, bedraagt 7 a 7,5 volts.



De stroomsterkte wordt uitgedrukt in amperes en wordt gemeten bij middel van een amperemeter in serie geplaatst.

## C. Het begrip vermogen of wattage.

Het vermogen van een generator wordt uitgedrukt in watts.

1.000 watts = 1 kW. Het vermogen bekomt men door de spanning (volts) met de stroomsterkte (amperes) te vermenigvuldigen.

Zo hebben we een dynamo die 6 volts afgeeft met 5 amperes : het vermogen ervan is bij gevolg :  $6 \text{ volts} \times 5 \text{ amperes} = 30 \text{ watts}$ .

Vermits één PK gelijk is aan 736 watts, is het vermogen van de dynamo waarvan sprake theoretisch gelijk aan 30 gedeeld door  $736 = 0,04 \text{ PK}$ .

In de praktijk zal de motor veel meer dan deze 0,04 PK moeten afgeven, vermits de mechanische energie die de benzinemotor aan de dynamo afgeeft niet volledig omgezet wordt in elektrische energie.

Een groot gedeelte ervan gaat verloren in wrijvingen in de lagers en de riem als ook door de verhitting van de dynamo zelf.

Hieruit blijkt dat het vermogen afgeleverd door de motor ongeveer het dubbele moet zijn. In dit geval is dat :  $0,04 \times 2 = 0,08$  PK hetzij  $^{1/12}$  PK. Men zegt dan dat het rendement de 50 % is.

N.B. Om een degelijke verlichting en een voldoende sterkte van de hoorn te hebben, moet de dynamo voldoende vermogen hebben : 60 tot 90 watts.

#### **D. Lading en ontlading.**

Laat het ons hebben over een scooter met een lampverlichting (dubbel filament, een van 20 watt voor de wegverlichting , een van 15 watt voor de codeverlichting) van 6 volt.

Het verbruik van de wegverlichting is  $20 : 6 = 3,3$  ampere en dat van de codeverlichting  $15 : 6 = 2,5$  ampere. Het lampje van het achterlicht is 6 volt/3 watt hetzij  $3 : 6 = 0,5$  ampere.

In het geval dat de claxon 8 ampere verbruikt, stelt men vast dat de dynamo deze drie receptoren gelijktijdig niet kan voeden gezien deze slechts 5 ampere afgeeft en dat we zouden moeten beschikken over  $3,3 + 0,5 + 8 = 11,8$  ampere.

Alles zal goed gaan zolang men 's nachts rijdt zonder de claxon te gebruiken, als dan de dynamo 5 ampere geeft en we slechts  $3,3 + 0,5 = 3,8$  ampere gebruiken. We hebben dus een reserve van  $5 - 3,8 = 1,2$  ampere die we dan kunnen gebruiken om de batterij bij te laden. De ampermeter zal dan een lading vermelden van 1,2 ampere.

Bij het gebruik van het claxon zal de batterij  $11,8 - 5 = 6,8$  ampere afgeven. Ze ontlaat zich dan met 6,8 ampere.

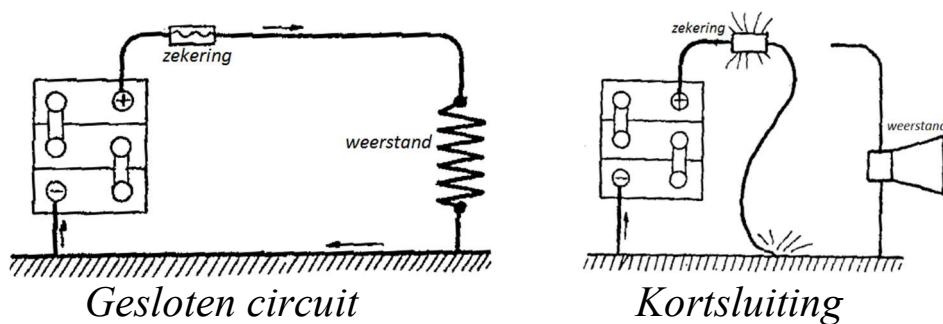
## E. Praktische begrippen.

Voor de studie van het elektrische gedeelte van de motor voldoet de praktische kennis alleen niet. Een beetje theorie is noodzakelijk.

Zo zou een *handige Harry*, die zelf met de aankoop van wisselstukken in goede staat een motor zou willen samenstellen, vaststellen dat de batterij dikwijls moet bijgeladen worden. Hij zou bepalen dat de dynamo onvoldoende vermogen afgeeft met als gevolg de gedachte, de snelheid van de generatrice op te drijven. Met als gevolg de overhitting van de dynamo en het doorbranden na een paar dagen of zelfs een paar uren. Het is dus aangeraden rekening te houden met het voorgaande voorbeeld en bij aankoop te letten op het vermogen (in watt), het voltage en amperage als ook de omwentelingssnelheid van de dynamo om tenslotte de berekening te maken van de tandwielen die we nodig hebben.

## F. Weerstand en kortsluiting.

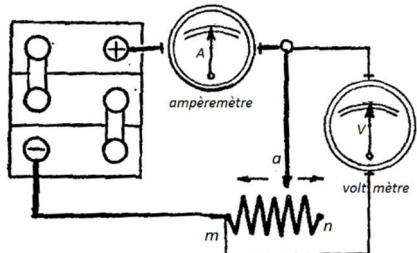
Wanneer de elektrische stroom een grote weerstand in een circuit ondervindt, dan wordt de stroomsterkte (amperage) klein. De weerstand van een geleider hangt af van zijn diameter en zijn lengte. Alle materialen hebben een specifieke weerstand. Deze van koper is kleiner dan die van staal of gietijzer. Sommige materialen, met bijzonde hoge weerstand, worden gebruikt in de bouw van bepaalde toestellen die gebruikt worden om de stroom te beperken. Deze worden weerstanden genoemd. De eenheid ervan is de ohm ( $\Omega$ ). Voorbeelden ervan zijn de lampfilamenten, draadwikkelingen en koolstofplaten gebruikt in de spanningsregulatoren. De schematische voorstelling van de weerstand wordt hieronder (links) afgebeeld.



De weerstand van een circuit kan veranderen indien de stroom omgeleid wordt. Zie schema rechts (kortsluiting) waar de draad de massa raakt. Gezien de stroom geleverd door de bron in het circuit slechts een geringe weerstand ondervindt, stijgt deze : bij gevolg verhit de fijne draad van de zekering, die doorsmelt; de stroom wordt onderbroken en zo vermijdt men de ontlading van de batterij op korte tijd en het doorbranden van kostelijke apparatuur, en zelfs een volledige brand.

Men bekomt de waarde van de weerstand door het voltage door het amperage te delen.

Het zal verder nuttig zijn, te beschikken over een weerstand van 1 ohm.

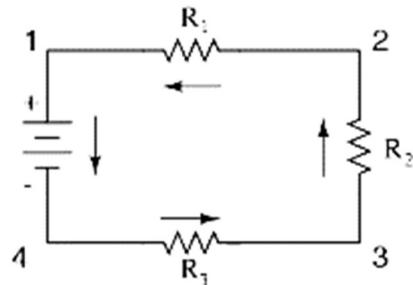


De aansluiting gebeurt volgens schema. Men verplaatst het uiteinde **a** voorzien van een krokodielklem langs de weerstand **m n** gaande van **n** naar **m**.

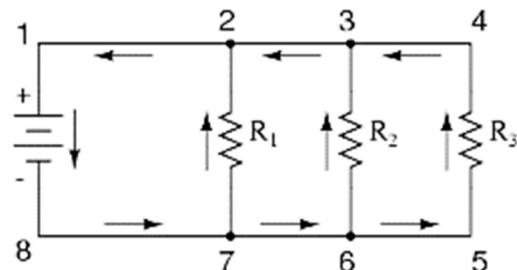
Wanneer de voltmeter en de amperemeter dezelfde waarde weergeven bedraagt de weerstand tussen punt **m** en het verbindingspunt 1 ohm. In waarde :

$$6 \text{ volts} : 6 \text{ ampères} = 1 \Omega.$$

## G. Serie- en parallelschakeling.



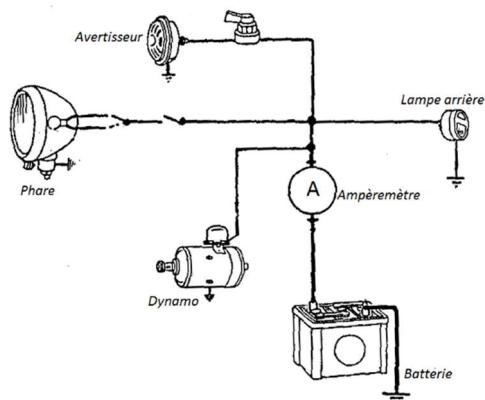
*Serieschakeling*



*Parallelschakeling*

Wanneer de toestellen in een circuit achter elkaar aangesloten zijn spreekt men van een serieschakeling.

Indien een van de verbindingsdraden breekt of indien een contact wordt verbroken vallen ze allen uit omdat de schakeling onderbroken is op gelijk welke plaats. In een serieschakeling is het amperage (de stroomsterkte) constant.



Op het schema hiernaast zijn de elementen in parallel aangesloten. Eenieder kan afzonderlijk werken en de stroomsterkte (zie amperemeter) zal wijzigen in functie van het aantal aangesloten toestellen in werking op een bepaald moment.

De parallelschakeling wordt toegepast bij de motoren omdat deze toelaat, verschillende apparaten in werking te stellen volgens de noodzaak.

### De ampere-uur.

Wanneer een batterij gedurende één uur één ampere levert spreekt men van één ampere-uur.

Een motobatterij van 6 ampere-uur, volledig ontladen, moet herladen worden gedurende 6 uur met 1 ampere, ofwel gedurende 12 uur met 0,5 ampere, wat beter is.

Deze batterij kan afleveren :

6 amperes gedurende 1 uur,

12 amperes gedurende  $\frac{1}{2}$  uur,

3 amperes gedurende 2 uur, enz...

NB : De vermenigvuldiging van de amperes et de uren moet steeds gelijk zijn aan het nominale vermogen uitgedrukt in ampere-uur van de batterij. Het vermogen van een motobatterij was vroeger vaak 7 amperes-uur, 14 in het beste geval. (*Wordt vervolgda*).

# A G E N D A



## RUILBEURZEN - BOURSES

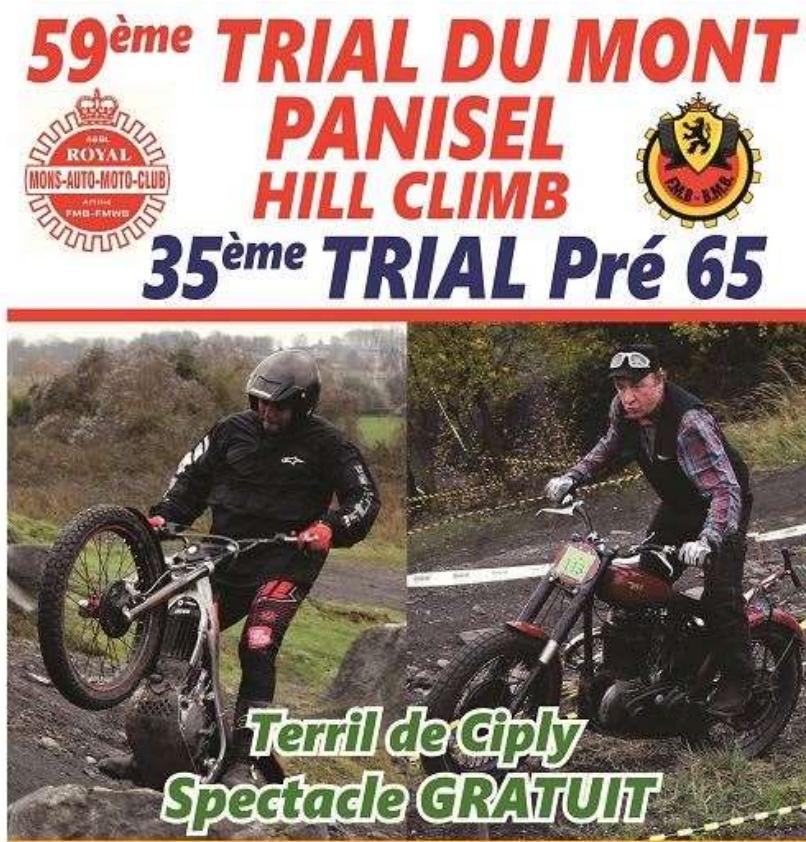
23/10/2016	Moto Retro LEUVEN	<a href="http://www.motoretrowieze.be">www.motoretrowieze.be</a>
05- 06/11/2016	Beurs Roeselare Fabriekspand Veldstraat 59	<a href="http://www.veteraanmotorenhoutland.be">www.veteraanmotorenhoutland.be</a>
12- 13/11/2016	Beurs Oude Motoren Club Parochiezaal (Wezelseheide) Kerk BLAUBERG-HERSELT	<a href="http://www.omch.be">www.omch.be</a> mail : <a href="mailto:secretaris@omch.be">secretaris@omch.be</a> gsm 0499 67 30 44
19/11/2016	Beurs van de LOMC (pré- 1965) Zaal Don Bosco 3540 Helchteren	<a href="http://www.lomc.eu">www.lomc.eu</a> gsm 0475 24 79 94
26- 27/11/2016	Oldtimer motoren en bromfietsbeurs Camping Zwarte Bergen LUYKSGESTEL (NL)	<a href="http://www.vmcdestoomfiets.nl">www.vmcdestoomfiets.nl</a>
04/12/2016	Retro Moto Beurs Stadsfeestzaal Demervallei 14 AARSCHOT	Tel. 015 22 55 84 <a href="http://www.retromotoaarschot.be">www.retromotoaarschot.be</a>
10/12/2016	Oldtimerbeurs motoren en (brom)fietsen pré-1975 Domein Moervelden Bistweg (thv nr 11) Broechem RANST	<a href="http://www.vetfrakken.be">www.vetfrakken.be</a>
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 <a href="http://www.centralclassics.nl">www.centralclassics.nl</a>
26/12/2016	Retro Kerstbeurs Bromfietsen, motoren en scooters pré-1980 Verrekijker 1 8750 WINGENE	e-mail: <a href="mailto:vanseveren_danny@hotmail.com">vanseveren_danny@hotmail.com</a> <a href="http://www.facebook.com/groups/614391045291991">www.facebook.com/groups/614391045291991</a>
Elke 2 <sup>de</sup> Zondag v.d. maand	10u tot 12u Kofferbakverkoop “In de Fortuin” Gemeenteplein Kontich.	<a href="http://www.rAMCC.be">www.rAMCC.be</a>

## EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

18- 20/11/2016	Salon Moto Légende Paris Parc Floral Porte de Vincennes	<a href="http://www.salon-moto-legende.fr/">http://www.salon-moto-legende.fr/</a>
-------------------	---	---

## COMPETITION CROSS TRIAL CIRCUIT

12- 13/11/2016	TRIAL du MONT PANISEL Terril de Ciply à 3 km de MONS	<a href="http://www.rmamc.be">www.rmamc.be</a>
-------------------	--	--



### RACING INFO :

CRMB Classic Racing  
Motorcycles Belgium  
[www.crmb.be](http://www.crmb.be)  
[info@crmb.be](mailto: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 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<sup>er</sup> vendredi du mois:  
Café Le Royal – Parvis Notre-Dame de Laeken.

*In samenwerking met*

*En collaboration avec*



**SPECIALISTES DE MARQUES**  
**MERKEN SPECIALISTEN**

<b>AERMACCHI-HD</b>	Rik Van Eycken e-mail: rikvaneycken@telenet.be	
<b>ADLER</b>	Gustave Goffin , Rue Fernand Stimart 7 , 5020 Namur (Vedrin)	Tel: 081/21.04.12
<b>AJS / MATCHLESS</b>	Paul St Mard, Av Prekelinden 33, 1200 Bruxelles	GSM: 0494.34.10.34
<b>BSA</b>	Fernand Coosemans , A. Servaislei 32 , 2900 Schoten	Tel: 03/658.72.31 Fax: 03/658.39.47
<b>DKW</b>	Marnix Carlier , Rekkemsestraat 107 , 8510 Marke	Tel: 056/25.88.26
<b>DNEPR + URAL</b>	Bodenhorst Raoul, Bergensestw. 769 1600 Sint Pieters Leeuw bodenhorst@skynet.be	Tel: 02/361.20.01
<b>FN</b>	Verhaeghe Michel, Rogierlaan 65, 8400 Oostende	Tel: 059/50.69.59 Fax: 059/80.58.44
<b>GILLET</b>	Yves Campion, Rue Dr Elie Lambotte 243,1030 Bruxelles ycampion.gillet@skynet.be	Tel: 02/425.89.91
<b>INDIAN</b>	Christian Dupont, Rue des Chevreuils 1, 6534 Gozée	Tel: 071/51.08.93
<b>Machine de Guerre Legermotoren</b>	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
<b>MAICO (Scooters + motos)</b>	Luc Bohets , Ronsen Heerweg 19 , 9700 Oudenaarde	Tel: 055/49 87 19 GSM: 0495/37.64.13
<b>MOTO GUZZI</b>	Manu Mommens Sasweg 3, 1820 Perk e-mail: emmanuel.mommens@telenet.be	GSM: 0477/43.55.02
<b>NIMBUS</b>	Geert Huylebroeck, Suikerstraat 73, 9340 Lede	Tel: 053/80.56.36
<b>NORTON</b>	Jan Kerkhof, Leliestraat 76b, 8210 Zedelgem nocfbred@yahoo.co.uk	Tel: 0497 / 577.000
<b>NSU</b>	Stephane Oger, Rue des trois Ruisseaux 53, 1450 Chastre	Tel:010/65.85.88
<b>ROYAL ENFIELD</b>	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
<b>ROYAL NORD + bromfietsen/vélo moteurs</b>	Eric Steyls , Ulbeekstraat 11 , 3832 Wellen	Tel: 012/74.40.74
<b>SAROLEA</b>	Ronald Danis, Prins Albertlaan 68, 8400 Oostende saroleadanis@skynet.be	Tel 059/32.03.05 GSM: 0474/284324
<b>VESPA Scooters</b>	Walckiers Daniel, Plankenstraat 53 bus1, 1701 Itterbeek danielwalckiers@hotmail.com	Tel: 0477/ 92.68.62
<b>WHIZZER</b>	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 !**