

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

Maandelijks tijdschrift – Revue mensuelle.
Juni / Juin 2017

Numéro **364^{ste}** nummer

Verzending -expédition :
Postkantoor Laken
P: 002930

Jumelé avec
Verbrooterd met
VMCC South Wales
AMCA Europe

Affilié à
Aangesloten bij
FBVA-BFOV



*Henri Bovy avec son Automoto 175 cc de 1925.
Rallye des Vieux Clous.*

CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM



MAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VOOR LIEFHEBBERS VAN
VETERAANMOTORFIETSEN

REVUE MENSUELLE DES AMATEURS
DE MOTOCYCLETTE ANCIENNES

VOORZITTER - PRESIDENT

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

SECRETARIAAT – SECRETARIAT

ASSURANCES – VERZEKERINGEN

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

LIDMAATSCHAP – AFFILIATION
ADRESWIJZIGING – CHANGEMENTS D'ADRESSE

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

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

REDACTIE – REDACTION

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

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

LIDGELD - COTISATION

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

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

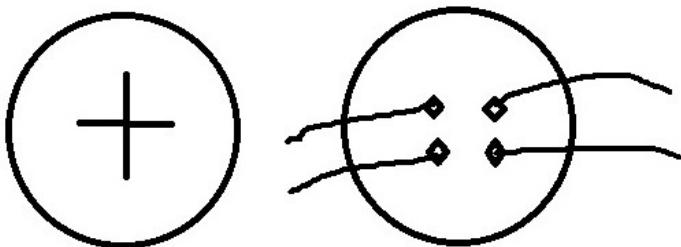
Le petit mot du Président.

Causerie de ceci, cela et autres choses.

Très cher(e)s ami(e)s,

La sécurité liée au confort des vieilles motos est un vaste sujet, mais qui demande des articles en constante évolution. Les lois changent, les modes aussi. Tout doit être normé et est souvent contrôlé à en croire nos amis Français.

Je vais partager un petit truc que feu Emile Materne m'a appris lors d'un rallye pluvieux au G.D. de Luxembourg : prenez une vieille balle, par exemple de tennis, mais pas plus grosse. Faites deux entailles perpendiculaires d'environ 4 cm. A l'opposé, faites avec un emporte-pièce de 3 mm, 4 trous disposés en carré de 20 mm de côté. Dans ces trous, vous passez deux serre-flex. Ainsi vous fixez la balle au guidon de votre moto, serrez fort. Dans la balle, vous introduisez une peau de chamois ou un chiffon en microfibre de 10 cm sur 15 cm, qui vous sera très utile pour frotter "vos carreaux" par temps de pluie. Ce chiffon restera à disposition dans sa "coquille" et restera propre et efficace, même avec des gants.



Nos réunions me semblent peu soutenues, pourtant l'endroit est chouette, le parking bien grand et la carte bien étroffée, on peut même y manger sur le pouce si on a la dalle.

Je resterai en contact avec Jacques et Marie-Henriette pendant mes longues vacances...Roulez prudents et sur la défensive. Bonnes routes.

Paul Saint-Mard,

Président.

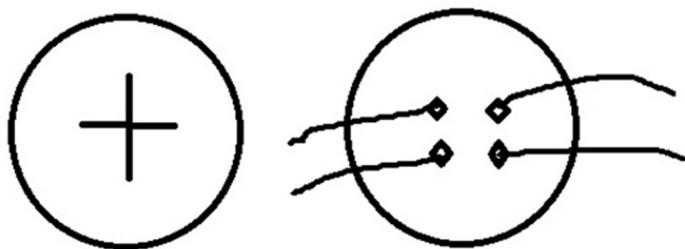
Het woordje van de Voorzitter.

Van ditjes, datjes en andere zaken.

Beste vrienden en vriendinnen,

De veiligheid inzake comfort op oude motoren is een breed onderwerp, dat vraagt naar artikels in voortdurende ontwikkeling. Wetten veranderen, de mode ook. Alles dient gestandardiseerd en nagezien te worden volgens onze Franse vrienden.

Zo kan ik u een trukje mededelen, dat ik geleerd heb van wijlen Emile Materne tijdens een regenachtige rally in het Groot Hertogdom Luxemburg. Neem een oude bal, bij voorkeur een tennisbal (niet groter). Op $\frac{1}{4}$ van de bol snijdt u een kruis van 4 cm. Tegenovergesteld, bij middel van een doorslag van 3 mm maakt u 4 gaten in een vierkant van 20 mm zijde. Door deze gaten haalt u twee spanriempjes. Bevestig hiermee het geheel aan het stuur. In de bal steekt u nu een zeemvelletje of een microvezel doekje van ongeveer 10 x 15 cm. Dit zal u van pas komen om bij regenweer uw brilglazen op te drogen. Na gebruik kan het doekje opnieuw opgebergd worden in zijn schelp. Alles blijft netjes, droog en gebruiksklaar, zelfs met handschoenen.



De aanwezigheid op onze clubvergaderingen kennen voor het ogenblik weinig succes. Niettegenstaande het een aangename plaats is, met een ruime parking en een goed gevulde kaart. Men kan er zelfs een stukje eten. Graag zouden we een talrijker publiek willen hebben teneinde een brede gedachtenwisseling te hebben over de werking van onze club. Ik kan dan niet anders dan u talrijk uit te nodigen met familie. Een spreekwoord zegt dat wie met zijn partner uitgaat nooit te laat thuis komt.

Tijdens mijn lange vakantie zal ik in contact blijven met Jacques en Marie-Henriette...Rijdt voorzichtig en defensief.

Paul Saint-Mard, Voorzitter.

Avance à l'allumage.

Point d'allumage et puissance du moteur.

L'étincelle d'allumage doit jaillir, pour une position bien déterminée du piston, entre les électrodes de la bougie et allumer le mélange combustible-air. Cette position du piston, dont dépend la puissance débitée par le moteur, est fixée par le constructeur du moteur, qui l'indique en mm de course de piston ou en degrés de déplacement angulaire du vilebrequin avant le point mort supérieur. La puissance maximum du moteur est obtenue lorsque la pression de combustion maximum survient immédiatement après passage du piston par le point mort supérieur. Le fait que le mélange combustible-air a besoin d'un certain temps pour être complètement enflammé, après allumage par l'étincelle, oblige parfois à avancer le point d'allumage de plus en plus avec l'accroissement de la vitesse de rotation du moteur. C'est-à-dire à donner de l'avance à l'allumage.

Réglage de l'avance.

La question de l'avance se présente différemment s'il s'agit d'un moteur à 2 temps ou à 4 temps.

A. Pour les 2 temps. Les 2 temps peuvent se contenter d'une avance fixe car la carburation présente des caractères particuliers. En effet, à faible nombre de tours, des gaz brûlés séjournent dans le cylindre, ce qui a pour conséquence de brûler lentement et de nécessiter une avance à l'allumage assez grande. A haut régime, il semblerait qu'une grande avance soit nécessaire, mais si on y réfléchit, les gaz admis étant chauffés par la pré-compression rapide, dans le carter et par le cylindre, sont susceptibles, par suite de leur échauffement de réclamer une moindre avance. Il en résulte que l'avance peut rester la même à tous les régimes, puisque la carburation varie dans le sens propice.

Avance fixe. Quoiqu'un deux temps peut se contenter d'une avance fixe, celle-ci doit être correctement réglée. On se contentera de caler les masses polaires et le rupteur de façon à profiter de l'arrachement au maximum. Cette avance varie d'un moteur à l'autre et doit être plus

grande pour une machine conduite sportivement que pour la même traitée avec plus de douceur.

Deux cas peuvent se présenter :

1. Il se peut que le rotor du volant magnétique soit emmanché de force sur le cône de la queue du vilebrequin. Le réglage ou la modification de l'avance nécessite l'utilisation d'un serre-volant et d'un arrache-volant et l'on remontera ensuite dans la position voulue. Par rapport au moteur fixe, la came qui se trouve sur le moyeu du moteur se trouve donc décalée.

2. Le rotor peut être claveté sur la queue du vilebrequin, ce qui permet d'éviter tout tâtonnement lors du remontage du rotor. Quant au montage du stator sur le carter-moteur, il se fait par l'intermédiaire de boutonnières qui admettent un léger pivotement du plateau du stator sur le carter-moteur, après desserrage des boulons de fixation. On peut ainsi déplacer le rupteur par rapport à l'ensemble came-vilebrequin.

Dans le cas des gros moteurs à deux temps où l'avance fixe se révèle insuffisante, le constructeur peut prévoir soit une avance manuelle soit une avance fixe des gros moteurs 2 temps.

Avance manuelle. Au moyen d'un câble actionné par une manette, on fait pivoter d'un certain angle le plateau du stator et, par conséquent, le rupteur qui lui est solidaire. Si le plateau est tiré dans le sens de la rotation du moteur, l'avance est réduite. Si on le fait pivoter dans le sens contraire, on augmente l'avance. Le rotor doit être claveté sur le vilebrequin et le plateau du stator porte encore des boutonnières, mais un peu plus longues. Les vis de fixation ne bloquent évidemment pas le stator.

Avance automatique. La came subit ici un déplacement angulaire par rapport au rotor. Ce déplacement est dû à l'action de la force centrifuge.

B. Pour les 4 temps. Même à régime lent, un système d'avance variable doit être prévu, soit un système manuel, soit un système mixte à automatique limitée et correction manuelle.

Avance variable. On déplace simplement le rupteur sans décaler les masses polaires, ce qui modifie la valeur de l'arrachement. L'arrachement peut varier de 2 à 6 mm sans troubles importants. La modification de la came annulaire sur magnéto donne des résultats pratiquement suffisants.

Avance automatique. La came est montée librement sur l'axe de l'induit et peut tourner d'un certain angle, parce qu'elle est entraînée par des masselottes soumises à la force centrifuge. Suivant le régime, les masselottes s'écartent différemment et la position de la came variera par rapport à l'induit.

Influence d'une mauvaise avance à l'allumage.

a) **Trop d'avance.** Si on donne trop d'avance, on fera cliqueter le moteur même à faible régime avec, comme conséquence, une diminution de la puissance débitée surtout à régime élevé et un échauffement excessif du moteur. La marche du moteur est plus brutale, le ralenti plus accéléré, les retours du kick plus énergiques. En côte, dès que le moteur faiblit à pleine ouverture, on perçoit des cognements. Les reprises sont accompagnées de cliquetis.

b) **Trop peu d'avance.** L'énergie de la combustion n'est pas pleinement utilisée, ce qui revient à utiliser un moteur dont la course serait réduite. Il peinera, chauffera, soit en long parcours, soit en ville. Comme la flamme a déjà lieu avant que le piston n'arrive au point mort haut, l'huile déposée sur le cylindre brûlera et le piston se déplacera dans les derniers centimètres de sa course montante, dans un milieu sec, d'où usure plus grande, dépôt de calamine. Le moteur semble usé, fatigué.

Causes d'une mauvaise avance à l'allumage.

L'avance peut être déréglée à cause d'une modification de l'entraînement du rupteur, par exemple, si la chaîne s'est allongée, s'il y a glissement du cône ou si l'on a démonté.

En outre, un excès d'avance peut se produire simplement par augmentation de l'écartement entre les contacts du rupteur.

De voorontsteking.

Voorontstekingspunt en vermogen van de motor.

De ontstekingsvonk moet gebeuren - voor een welbepaald punt van de zuiger - tussen de elektroden van de kaars om het brandstof-luchtmengsel te doen branden. Dit punt van de zuiger, waarvan het vermogen van de motor afhangt, is bepaald door de motorbouwer, die het aangeeft in mm van de zuiger verplaatsing of in graden van de hoek verplaatsing van de krukas voor het hoge dode punt.

Het maximum vermogen van de motor wordt bereikt wanneer de maximum druk van de ontsteking ontstaat, onmiddellijk na het hoge dode punt van de zuiger.

Door het feit dat het brandstof-lucht mengsel een zekere tijd nodig heeft om een volledige verbranding te hebben, na ontsteking door de vonk, is men soms verplicht om het ontstekingspunt te vervroegen met het verhogen van het toerental. Dit wil zeggen voorontsteking geven.

Afstellen van de voorontsteking.

De voorontsteking is verschillend naar gelang we te doen hebben met een twee- of een viertakt motor.

A. 2-takt motoren. Bij de 2-takt motoren kunnen we ons tevreden stellen met een vaste voorontsteking. Hier is te doen met een bijzondere vergassing. Bij een laag toerental verblijven de verbrande gassen in de cilinder met als gevolg dat de verbranding langzaam gebeurt en hierdoor moet de voorontsteking groter zijn. Bij hoog regime van de motor schijnt het, dat de voorontsteking groot moet zijn maar, bij verder nadenken, is het anders : de toegelaten gassen, voorverwarmd door het samenpersen in de carter en nadien in de cilinder vereisen niet noodzakelijk een grotere voorontsteking. Hieruit kunnen we besluiten dat de voorontsteking bij alle regimes dezelfde mag zijn.

Vaste voorontsteking. Niettegenstaande de voorontsteking van een 2-takt vast mag zijn, moet deze degelijk afgesteld worden.

Het volstaat, de poolmassa's en de onderbreker zodanig te bepalen, dat men de onderbreking maximaal kan benutten. De voorontsteking is specifiek voor elke motor en hangt ook af van de rijstijl.

We hebben twee gevallen :

1. De rotor van het magnetisch vliegwiel is met kracht bevestigd op de conus aan het uiteinde van de krukas. Voor het afstellen of het wijzigen van de voorontsteking moet men gebruik maken, ofwel van een vliegwiel spanner of een riemschijf trekker om hem vervolgens op de gewenste plaats te bevestigen. De nok op de as van de motor is verschoven ten opzichte van de vaste motor.
2. De rotor is bevestigd op de krukas bij middel van een spiebaan die ons toelaat zonder zoeken deze te bevestigen. De stator wordt bevestigd op de carter van de motor door middel van gleuven die toelaten de stator lichtelijk te verdraaien op de carter van de motor na het los schroeven van de bouten. Zo kan men de onderbreker verplaatsen ten opzichte van de nok van de krukas. Bij zware tweetakt motoren kan de vaste voorontsteking onvoldoende zijn : daar hebben sommige bouwers een vaste of een manuele voorontsteking voorzien.

Manuele voorontsteking. Dit gebeurt met een hendel bij middel van een kabel. Men doet de stator plaat draaien in een bepaalde hoek, en de daarop bevestigde onderbreker ondergaat bij gevolg dezelfde verplaatsing. De voorontsteking vermindert wanneer de stator in de draairichting van de motor bewogen wordt. In tegengestelde richting vergroot de voorontsteking. De rotor is vastgespied op de krukas en de statorplaat heeft wat grotere groeven. De bevestigingsbouten laten vanzelfsprekend de statorplaat vrij bewegen.

Automatische voorontsteking. De nok ondergaat hier een hoekverplaatsing ten opzichte van de rotor. Deze verplaatsing gebeurt onder de middelpuntvliedende kracht.

B. 4-takt motoren. Zelfs bij laag regime moet er een veranderlijke voorontsteking voorzien worden, ofwel een handmatig, ofwel een

hybride systeem met een beperkte automaticiteit en handmatige afstelling.

Veranderlijke voorontsteking. Men verplaatst de onderbreker zonder de polaire massa's te wijzigen. Hierdoor verandert de waarde van de onderbreking. De onderbreking kan hierdoor 2 tot 6 mm wijzigen zonder belangrijke storingen. De wijziging van de ringnok van de magneto geeft een praktisch voldoende resultaat.

Automatische voorontsteking. Hierbij wordt de nok vrij op de as van het anker gemonteerd en kan over een bepaalde hoek draaien, ten gevolge van de middenpuntvliedende kracht (naar gelang het toerental).

Invloed van een slechte voorontsteking.

a. Te grote voorontsteking. Dit kan de motor doen pingelen, zelfs bij laag toerental, met als gevolg een verlies aan vermogen (vooral bij hoog toerental) en het warmlopen van de motor. De werking van de motor is brutaal, de leegloop versnelt, en de terugslag van de kick is harder. Bergop verzwakt de motor bij volle gas en stoot hij. Bij het hervatten is er gepingeld.

b. Te weinig voorontsteking. De energie van de verbranding wordt niet volledig benut, wat overeenkomt met het gebruiken van een motor met verkleinde slaglengte. Deze zal warmlopen, op de baan of in de stad. De ontsteking heeft plaats voor het hoge dode punt, de olie verbrandt in de cilinder en de zuiger verplaatst zich in droog milieu, met als gevolg slijtage en koolafzetting. De motor is schijnbaar versleten.

Oorzaken van een slechte voorontsteking.

De voorontsteking kan ontregeld zijn ten gevolge van een wijziging van het ontstekingspunt, bij voorbeeld wanneer de ketting langer is geworden, of door verschuiving van de conus na demontage.

Een te grote voorontsteking kan het gevolg zijn van een toename van de contactafstanden (vis platinées).

40^{ème} anniversaire des Vieux Clous de Lambertsart.

Lille, Nord de la France.

Nous avions comme base une ancienne école à Merville, village situé à quelques km à l'Ouest de Lille, Yves Campion et moi faisions route ensemble afin de participer le Samedi au rallye. Nos amis avaient organisé 3 jours de rallyes, de façon à rendre l'investissement plus léger à supporter pour nos amis et collègues étrangers. L'organisation était parfaite et visiblement chacun y avait sa place. Etaient présents les Anglais du Kent, en nombre, ils devaient bien être une cinquantaine, les Belges une dizaine et des têtes bien connues... les Néerlandais une vingtaine et les Français une septantaine. Il y eut quelques pannes, parfois de la casse. Une camionnette balai en queue de rallye. Henri Bovy fut notre "Leader Maximo" malgré son Automoto 175 cc de 1925. Je vais lui demander l'adresse de son opticien... Cet homme ne se trompe pas, il roule par monts et sur le plat comme s'il habitait derrière le coin! Le lunch à Gravelines était accompagné par une visite des plus intéressantes, un chantier naval où des Compagnons charpentiers reconstruisent à l'identique un bateau corsaire, le Jean Bart, du nom du capitaine qui mit Dunkerque sur les cartes marines comme étant un endroit à éviter pour les Anglais, Hollandais et Espagnols...



Nous reprîmes la route sous le soleil, un bienfait car la météo en matinée avait été fort mitigée.

Quelques motos que j'ai appréciées : une Harley Davidson type XA, bicylindre à plat, fortement inspirée par le moteur 750cc des BMW de l'armée allemande, vous n'en verrez pas souvent ! Gilera 500 VTR de 1936, Saroléa 23 P que j'ai suivie pendant des km. Deux Rudge Ulster, une Saroléa 24 S de 1929, celle de Roger Robert, une Bovy... aussi rare. Pourquoi faisons-nous cela ? Nous n'avons, pour la plupart, rien à prouver à personne. OK, je sais que je me perds régulièrement, mais j'arrive toujours à ma destination, parfois un peu en retard. Je crois que le côté social a beaucoup à voir dans le plaisir des retrouvailles, des partages de connaissances : il y a quelques encyclopédies ambulantes parmi les motocyclistes long-courriers.



Merci aux organisateurs, aux amis. Bravo pour le travail accompli et à vous revoir, et recevoir bientôt, en France ou en Belgique.

Les Belges du Samedi....

40^{ste} verjaardag van *Les Vieux Clous de Lambersart*.

Lille, Noord Frankrijk.

Het vertrek had plaats van uit een oude school in de gemeente Merville, een dorp gelegen op een paar kilometers ten westen van Lille. Samen met Yves Campion hebben we de zaterdag aan de rally deelgenomen. Onze vrienden hadden rally's georganiseerd gedurende drie dagen, teneinde het financieel dragelijker te maken voor de buitenlandse vrienden. De organisatie was perfect en iedereen had er zijn plaats.

Zo hadden we talrijke Engelsen uit Kent, ze waren waarschijnlijk met een vijftigtal. Ook een tiental Belgen, gekende gezichten... een twintigtal Nederlanders en om te besluiten een zeventigtal Fransen. Enkele deelnemers hadden pech, en soms brokken. Er was een bezemwagen aanwezig.

Henri Bovy, die met een Automoto 175 cc van 1925 reed, werd desondanks onze "Leader Maximo". Ik zal hem het adres van zijn opticien vragen... Hij vergist zich nooit, hij rijdt door berg en dal alsof hij juist achter de hoek woonde !



Bij de lunch te Grevelingen was er een bijzonder interessant bezoek aan de scheepswerf waar de *Compagnons* (gezellen van de bouw) een replica bouwen van het kaperschip *Jean Bart*, genoemd naar de kapitein die Duinkerque op de marinekaarten zette als te vermijden voor de Engelsen, Hollanders en Spanjaarden...

We reden verder onder de zon, een gunst want 's morgens was het weer nogal wisselvallig.

Enkele moto's die ik bewonderd heb : een flattwin Harley Davidson type XA, die doet denken aan de 750 cc BMW's van het Duitse leger, zo zult u er niet veel zien ! Gilera 500 VTR van 1936, Saroléa 23 P die ik kilometerslang gevuld heb. Twee Rudge Ulster, een Saroléa 24 S van 1929, deze van Roger Robert, een Bovy... even zeldzaam. Waarom doen we dit ? Over het algemeen moeten we ons niet meer bewijzen. OK, ik weet dat ik geregeld verloren rijd, maar ik bereik steeds de bestemming, soms met enige vertraging. Ik waardeer het sociale aspect van heel het gebeuren : de vreugde van het terugzien, het delen van de kennis : zo zijn er een paar rijdende encyclopedieën tussen de lange afstandsrijders.



Bedankt aan de organisatoren en aan de vrienden.

Bravo voor het verrichte werk en tot ziens.

Tot binnenkort, in Frankrijk of in België.

De Belgen van de zaterdag...



7de Oldtimerrondrit

voor auto's en moto's
Rit van 70 km met tussenstop



veldkantkermis

Verzamelen LINTBOS 13.00u - Vertrek 14.00u
GPS: DIEGEMPUT
Inschrijving € 10.00
INFO: oldtimerveldkant@gmail.com

G R I M B E R G E N
Veldkantkermis

zondag 16 juli 2017

Balade de FLORENNES le troisième dimanche de juin.

150 kms en groupe ou fléché ou roadbook.

Pour motos première immatriculation jusqu'à 1960 inclus.

Chers Ami(e)s, Chers passionné(e)s d'anciennes,

Vous qui aimez participer à de belles balades,

Le dimanche **18 juin** prochain aura lieu la sixième sortie pour motos anciennes de FLORENNES (pré-61). Chaque année, vous êtes de plus en plus nombreux à nous faire le plaisir d'y participer. L'an dernier nous comptions 75 motos au départ.

Mais outre le nombre, c'est surtout la qualité du plateau que VOUS nous faites le plaisir de constituer et d'améliorer sans cesse qui fait de FLORENNES un rassemblement de plus en plus apprécié.

A FLORENNES, les (vraies) anciennes sont bien présentes !

Notre région des Fagnes, au sud du sillon Sambre et Meuse est une des plus belles régions du pays. Au guidon de votre ancienne, venez passer avec nous une journée inoubliable au cœur des plus beaux paysages qui font le charme de notre pittoresque Pays des Vallées.

L'itinéraire de petites routes tranquilles que nous vous avons concocté cette année encore, vous conduira de bois en forêts, de lacs en barrages, de campagnes en villages, d'estaminet en brasserie artisanale,

Vous trouverez ci-dessous les premiers renseignements utiles à la préparation de votre sortie.

D'ici peu, d'autres informations plus précises encore, suivront.

Au plaisir de vous lire, de vous (re)voir,

Meilleures salutations motardes.

Info : Marc Laure : 0475 366 918

Facebook: Amis motos anciennes de FLORENNES

Zondag 18 juni 2017 - FLORENNES

6de Rondrit Oude Motoren

**1ste inschrijving
tem 1960**

**75 motoren
in 2016**



Onthaal Place Verte (centrum) vanaf 8u
09u30 vertrek - Rondrit ± 150 kms
Vrij met pijlen OF groepen met gids OF roadbook
Pechdienst voorzien

► inschrijvingen, Ontbijt,
roadbook, verrassing,
drank aankomst



► Lunch te bestellen
tijdens de inschrijving



Contact : Marc LAURE



0475/366918



marc.laure@scarlet.be



www.facebook.com/florennes.be
Facebook

**Balade motos
anciennes de Florennes**



Le BALADE DE LA FÊTE DE LA SAINT-JEAN DE BAISY-THY

(Brabant Wallon)

Pour motos anciennes

Le Dimanche 18 juin 2017



Seront les bienvenues « 50 cc et plus, d'avant 1980 ».

Nous avons décidé afin d'améliorer la balade, de séparer les motos des cyclos.

Parcours fléché de 60 et 70 Km avec arrêt graissage prévu
(dans un lieu choisi par le comité)

Inscription de 15 € à partir de 08:00 donnant droit à
1 café - 1 gaufre (le matin) - 1 repas chaud le midi (cochon à la broche-Pdt)

Départ de la place d'Hattain à 1470 Baisy-Thy à 9h30

Contact : Stéphane PETIT 0498/03.50.98

Le véhicule doit être en règle avec les prescriptions du code de la route, le comité décline toute responsabilité en cas d'accident.

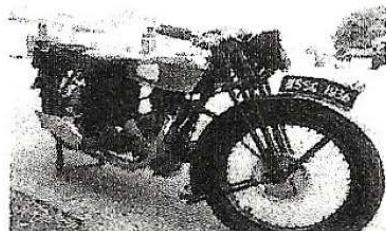


De WANDELING VOOR HET SINT-JAN FEEST VAN BAISY-THY

(Waals Brabant)

Voor oldtimer moto's

Zondag 18 juni 2017



Zijn welkom : "alle 50cc en meer, van voor 1980 ».

We hebben besloten teneinde de ballade te verbeteren om de motoren van cyclos te scheiden

uitgestippeld parcour van 60 en 70 km voorzien van smeestop
(gekozen dor het comité)

**Alle inschrijvingen van 15 € vanaf 08.00 uur geven recht op
1 koffie - 1 wafel (s'morgen) - 1 warme maaltijd's middag (**

Vertrek om 9.30 uur place d'Hattain 1470 Baisy-Thy

Contact : Stéphane PETIT 0498/03.50.98

De voertuigen moeten onderworpen zijn aan de voorschriften van de wegcode.
Het comité is niet verantwoordelijk bij ongevallen

RASSEMBLEMENT MOTOS ET ANCETRES

TERRAIN DE FOOT DE BECLERS

10 Juin



dès 9h. accueil,
ouverture de la ronde touristique
En collaboration avec « Les Randonneurs »
+/- 150km road book , Garmin ou Tripy



18h30. Remise des prix

dès 19h. Repas : mix grill

22h. Concert rock avec

TOTAL FOUTROCK



COGePre

Vincent Flavot

ASSURANCES - VIE - HÉRÉDITÉS

SAUVEGARDÉES - PRÉPARATION FINALE - ASSISTANCE MÉDICO-JURIDIQUE
FONCTION PUBLIQUE - ASSURANCES SOCIALES



11 Juin



Journée des petites vieilles

(autos et motos de + de 25 ans)

dès 8h. ouverture de la ronde 2x60km

12h. aperodeon
repas mix grill
expo ancêtres



14h. départ de la deuxième boucle
concert



15h. Picks & Daisies



17h. Remise des prix

www.hippopotard.be

Editeur responsable Dominique Degels

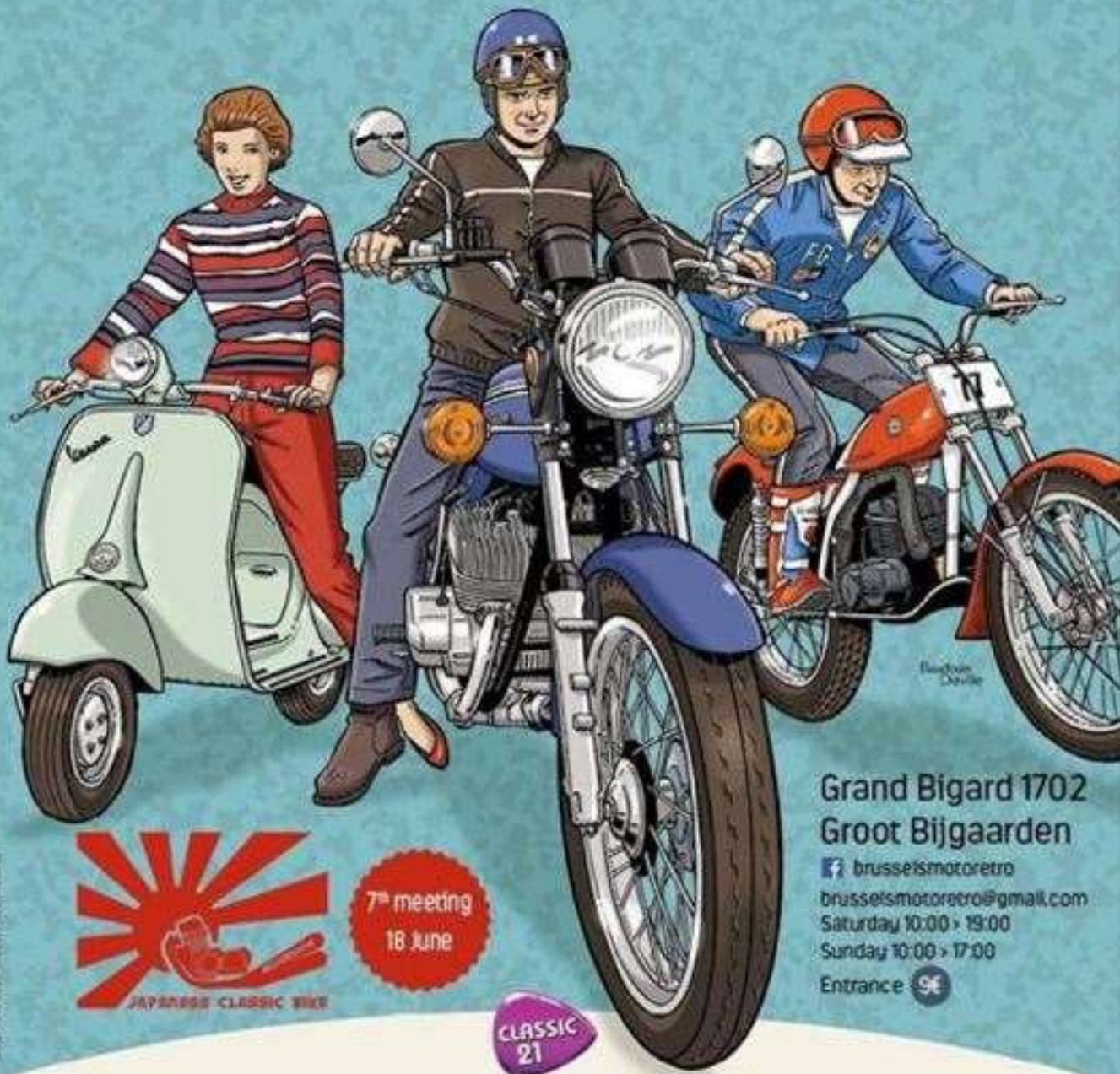
Cafe Racers

SALON

Scramblers

1ST BRUSSELS MOTO RETRO

17 - 18 June 2017 | Brussels Kart Expo



Bruno Deville

Grand Bigard 1702
Groot Bijgaarden

[facebook.com/brusselsmotoretro](#)

brusselsmotoretro@gmail.com

Saturday 10:00 > 19:00

Sunday 10:00 > 17:00

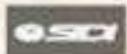
Entrance 9€



7th meeting
18 June

CLASSIC
21

Photo: Bruno Deville - Illustration: Bruno Deville





TE KOOP

A VENDRE

Moto BMW R100/7

Bouwjaar 1980

Met zijspan

EML voorvork

SW op lucht

Inlichtingen : tel. 0476 31 69 20

e-mail : de.jacques@hotmail.com

**COMMUNICATION
MEDEDELING**

Réparation vis platinées motos 1930-1990.

Ancien fabricant de vis platinées, je propose aujourd'hui la vente ou la réparation de tous modèles rupteurs.

Cela concerne toutes les marques de motos de 1930 à 1990.

Vous pouvez me joindre

- par e-mail : claude.pilatte@orange.fr
- par téléphone +33 1 39 13 32 36

Cordialement,
Claude PILATTE.

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

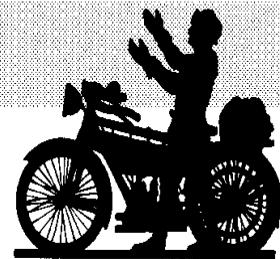
Sturen naar / Envoyer à:

**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 aankondingen worden steeds in het eerstvolgende nummer
gepubliceerd.

AGENDA



RUILBEURZEN - BOURSES

11/06/2017	Bourse Court-St-Etienne PAM EXPO	Info : 0479 12 62 49 Info NL : 0479 63 97 10
25/06/2017	Zaal Den Donk Turnhout Zevendonk	https://bcturnhout.wordpress.com Tel. 014 65 92 65
05- 06/08/2017	STEINFORT (G.D. Luxembourg) Cars and Bikes: expo + bourse	www.vintage-steinfort.lu
03/09/2017	30 ^e internationaal bromfiestreffen te Wellen Grote onderdelenbeurs in openlucht met meer dan 120 standhouders	Erik Steyls 00 32 12 74 40 74 btrwellen@hotmail.com www.bromfiestreffenwellen.tk
16- 17/09/2017	Moto Retro WIEZE Thème Les 50 cc sportives	www.motoretrowieze.be
01/10/2017	Retrobeurs WACHTEBEKE Sint-Laurenschool Jules Persijnplein 5	Tel. 054 50 14 46 na 19 uur Tel. 0496 03 32 58 na 19 uur
22/10/2017	Moto Retro Leuven	www.motoretrowieze.be
04- 05/11/2017	Ruilbeurs ROESELARE Fabriekspand Veldstraat 59	www.veteraanmotorenhoutland.be
11- 12/11/2017	Ruilbeurs BLAUBERG- HERSELT	www.omch.be Tel. 0499 67 30 44
09/12/2017	RANST domein Moervelden	www.vetfrakken.be
Elke 2 ^{de} Zondag v.d. maand	10u tot 12u Kofferbakverkoop “In de Fortuin” Gemeenteplein Kontich.	www.rAMCC.be

TREFFENS - CONCENTRATIONS

04/06/2017	RANST Pallieterland Treffen pré 1975 Zakstraat 71 - RANST	www.vetfrakken.be
04/06/2017	Retro Moto Daussois Balade 160 km Ferme Bocart Rue du Tilleul 9	Pierre.tilman@gmail.com Tel. 0472/10.49.66
05/06/2017	Verkenningsrit +/- 140km voor motoren pré 1990 Start om 11u00 Sas van Gent (Nederland)	Voorinschrijving verplicht Info: Jo van Vlierberghe 00 31 (0)11 431 58 30 e-mail: reynaertrit@veteraanmotorenhoutland.be
10/06/2017	Balade Court-St-Etienne	Tel. 0476 78 84 61
11/06/2017	Rallye Gaston Bétune Court-St-Etienne	Info : 0476 52 14 08 Info NL : 0479 63 97 10
17/06/2017	Crisistreffen 80 km voor motoren pré 1975 Emelgemseplein 8870 Izegem (Emelgem)	Organisatie : Veteraanmotoren Houtland Tel: 0032 (0)51 31 88 49 GSM: 0032 (0)479 68 88 43 E-mail: kurtdesmet@scarlet.be
18/06/2017	Balade St. Jean à BAISY-THY Motos et cyclos pré 1980	Info : Stéphane Petit : 0498 03 50 98
18/06/2017	BMW Historic Boxer Fascination Meeting + Tour Enghien/Edingen (centre) 12u/h Oldtimer+Classic BMW's	info : Hans Crabbe bakkerij.crabbe@telenet.be http://www.bmwclassictour.be
24/06/2017	Wambrechies FR Vespasiennes	Info : Philippe : 00330698405138 contact@confrerievieuxcloos.fr
25/06/2017	Lochristi Oudstrijderslaan Zomerrit moto's brommers en scooters 25+	www.gentscheretrowielen.be info De Coninck Erik 0473 73 28 32
01- 09/07/2017	Liège-Bratislava-Liège	Info : OMCA vzw Guy Marginet 0476-575795
16/08/2017	Reynaertrit +/- 140 km voor motoren pré 1975 Start om 11u00 in Sas van Gent (Nederland)	Voorinschrijving verplicht Info: Jo van Vlierberghe 00 31 (0)11 431 58 30 e-mail: reynaertrit@veteraanmotorenhoutland.be
27/08/2017	BMW Classic Tour 13u/h Soumagne Château Wégimont BMW's jaren '70 en 2-kleppers	info : Hans Crabbe bakkerij.crabbe@telenet.be http://www.bmwclassictour.be
03/09/2017	Klavelotreffen pré1940 Bepijlde rondrit (kan individueel gereden worden) van +/- 60 km in de omgeving van Lichtervelde	Voorinschrijving verplicht maar wel gratis. Info: Roose Rik Tel: 00 32 (0)51 72 53 92 e-mail: klakvelotreffen@veteraanmotorenhoutland.be Frank Stevens GSM : 00 32 (0)477 56 26 19

03/09/2017	Bromfietstreffen Wellen 2 rondritten door de mooie Haspengouwse natuur	Erik Steyls 00 32 12 74 40 74 btrwellen@hotmail.com www.bromfietstreffenwellen.tk
09- 10/09/2017	Moto Retro Famenne Ardenne Balade d'Automne (motos pré 1960)	www.mrfa.be Tel. 084 32 22 84
17/09/2017	Oldtimer rit GULLEGEM +/- 55 km moto-brom pré 1975	www.oldtimerritgullegem.wordpress.com Tel. 0474 03 24 54

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

03- 05/11/2017	Tentoonstelling 60 jaar later Roger Vanlerberghe Belgisch Kampioen sidecarcross BMB 1957 Heuvelhuis Klerken West-Vlaanderen	Info : 0498 353 154 0497 571 162 info@sidecarcross.be
04- 05/11/2017	Expo beurs ROESELARE Fabriekspand Veldstraat 59 Thema Franse Motoren	www.veteraanmotorenhoutland.be

COMPETITION CROSS TRIAL CIRCUIT

17/06/2017	Classic Races Wemeldinge NL	www.promotorzeeland.nl
24- 25/06/2017	Classic Machines Circuit Carole à Paris	www.classicmachines.fr
14- 16/07/2017	CHIMAY Classic Bikes + bourse pièces	www.circuit.be Mail : info@circuit.be
19- 21/08/2017	GEDINNE Belgian Classic Trophy	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 of e-mail doorgegeven.
Informatie voor onze kalender wordt liefst tweetalig opgestuurd.
Les annonces sont à transmettre par lettre ou e-mail.
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 en derde vrijdag van de maand / Les 1^{er} et 3^{ème} vendredis du mois:
Cafetaria Sporthal Verbrande Brug
Vaartstraat 198
1850 Grimbergen

In samenwerking met



En collaboration avec



SPECIALISTES DE MARQUES
MERKEN SPECIALISTEN

AERMACCHI-HD	Rik Van Eycken e-mail: rikvaneycken@telenet.be	
ADLER	Gustave Goffin , Rue Fernand Stimart 7 , 5020 Namur (Vedrin)	Tel: 081/21.04.12
AJS / MATCHLESS	Paul St Mard, Av Prekelinden 33, 1200 Bruxelles	GSM: 0494.34.10.34
BSA	Fernand Coosemans , A. Servaislei 32 , 2900 Schoten	Tel: 03/658.72.31 Fax: 03/658.39.47
DKW	Marnix Carlier , Rekkemsestraat 107 , 8510 Marke	Tel: 056/25.88.26
DNEPR + URAL	Bodenhorst Raoul, Bergenseestw. 769 1600 Sint Pieters Leeuw bodenhorst@skynet.be	Tel: 02/361.20.01
FN	Verhaeghe Michel, Rogierlaan 65, 8400 Oostende	Tel: 059/50.69.59 Fax: 059/80.58.44
GILLET	Yves Campion, Rue Dr Elie Lambotte 243,1030 Bruxelles ycampion.gillet@skynet.be	Tel: 02/425.89.91
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 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 !