

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

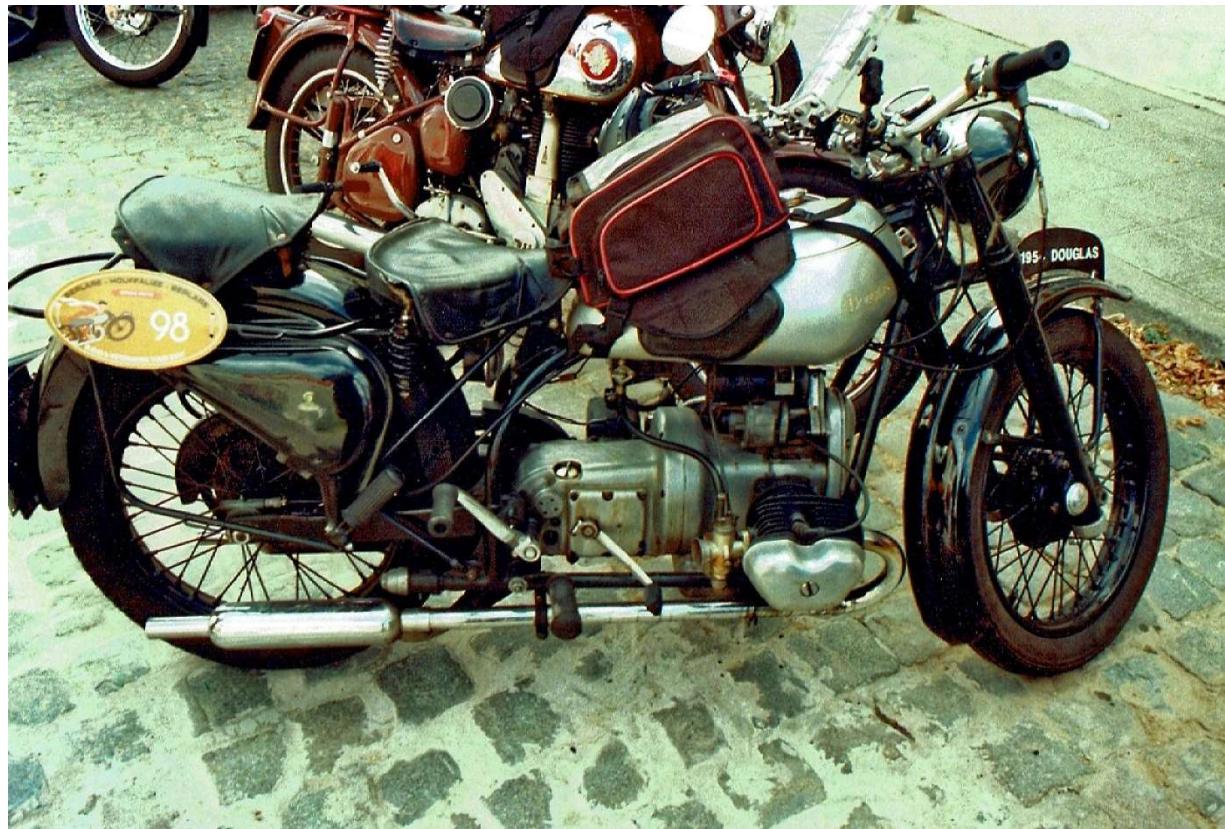
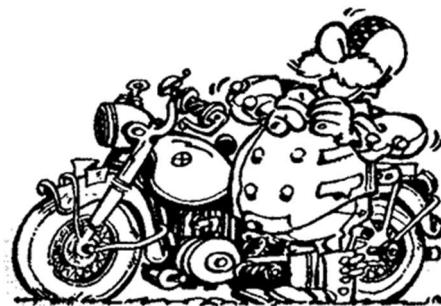
Maandelijks tijdschrift – Revue mensuelle.
Augustus / Août 2017

Numéro **365^{ste}** nummer

Verzending -expédition :
Postkantoor Laken
P: 002930

Jumelé avec
Verbroederd met
VMCC South Wales
AMCA Europe

Affilié à
Aangesloten bij
FBVA-BFOV



*Douglas Boxer MK4 350 cc van 1954
(foto M. Vanhouche op BOM Berlare)*

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 chèr(e)s ami(e)s,

J'ai assisté en tant que contrôleur à plusieurs départs de rallyes dans mon rôle de président de club impliqué dans l'organisation. Les justifications pour faire accepter une moto autre que celle inscrite sur la feuille de données sont innombrables et certaines franchement inimprimables... Ouué fieu, elle n'a pas voulu démarrer ce matin, alors j'ai pris l'autre, bon, elle est plus récente mais elle fait vieille quand même...

Par 20 inscrits, il y en a chaque fois au moins un. Et l'autre, avec laquelle tu étais inscrit, qu'est-ce qu'elle a ? Mais je n'en sais rien, elle n'a pas voulu démarrer et comme j'étais déjà en retard j'ai sorti celle-ci. La méthode douce est de dire : OK, mais tu rouleras derrière et c'est la dernière fois, compris ? Sauf que j'ai assisté (en France) à une belle remontée de bretelles et une assistance pour remonter la moto sur la remorque pour non-conformité des documents. Pas contents, ni l'un, ni l'autre. Bien sûr c'est de la triche à petite échelle mais elle pourrait avoir des conséquences "compliquées" pour les deux parties en cas d'accident avec constat de police. Et une mauvaise réputation vous colle aux semelles !

J'ai fait un tour avec un membre du comité aux "Vieux Clous" dans le Nord de la France, météo mitigée mais ambiance relax et intéressante, j'en avais grand besoin, pour ma sécurité, pour celle des autres et contre la "rouille". Il faut garder la main et affuter nos réflexes.

Rouler régulièrement pour maintenir la forme et montrer l'exemple...

Je vous signale que le LOMC prévoit d'organiser un voyage de 2 jours en car vers la bourse de Mannheim pour ses membres et sympathisants (info : ivo.vanschoenwinkel@skynet.be).

Attention : en moto, la police contrôle vos chaussures et si vous roulez en molières : "crack dedans". En France ce sont les gants qui doivent être homologués, ce qu'ils proposent n'est vraiment pas beau ni flatteur mais *dura lex sed lex* ! Mieux vaut investir dans une paire de gants que dans une amende... au moins vous en aurez pour votre argent.

Nous reprenons nos rencontres et réunions habituelles.

Merci de nous faire parvenir vos photos et textes.

Bonne route.

Paul Saint-Mard.

Het woordje van de Voorzitter.

Over ditjes, datjes en andere zaken.

Beste vrienden en vriendinnen,

Als clubvoorzitter en mede-organisator heb ik meerdere keren controles uitgeoefend bij de start van rally's. De voorwendsels om te rijden met een andere motor dan de ingeschrevene zijn talrijk en soms wat onbegrijpelijk... Zeg, vriend, ze wilde vanmorgen niet starten, dus heb ik maar een andere genomen. Goed, ze is wat jonger, maar ziet er toch oud uit... Op 20 ingeschreven deelnemers is er minstens zo ene. En de andere motor, die ingeschreven is, wat scheelt eraan ? Dat ik het niet weet, maar toch startte ze niet, en ik was al te laat, dus heb ik deze genomen. Met veel begrip zeg je dan : OK maar dan rijdt je achteraan, en dit is de allerlaatste keer ! Begrepen ? In Frankrijk heb ik het volgende meegeemaakt : na een zware berispeling werd de motor met hulp van de controleur op de aanhangwagen teruggezet wegens niet originele documenten. Geen van beiden was tevreden. Dit is nu eenmaal kleinschalige fraude, maar de gevolgen zouden ernstig kunnen zijn voor beide partijen in geval van ongeval en tussenkomst van de politie.

Een slechte reputatie blijft u dan ook maar achtervolgen...

Ik heb, samen met een bestuurslid, een toertje gereden bij de "Vieux Clous" in het Noorden van Frankrijk. Het weer was niet te best, maar de sfeer was ontspannen en interessant, wat ten goede kwam aan de veiligheid van iedereen en me van het roesten hielp behouden.

De rijvaardigheid moet onderhouden worden en de reflexen getraind. Regelmatig rijden is goed voor de conditie en geeft een goed voorbeeld. Ik heb gehoord dat de LOMC een tweedaagse busreis naar de beurs van Mannheim wilt organiseren voor hun leden en andere geïnteresseerden (info : ivo.vanschoenwinkel@skynet.be).

Opgelet : de politie controleert het schoeisel van de motorrijders en als je geen bottinnen draagt heb je eraf. In Frankrijk hebben ze het op de handschoenen gemunt : deze moeten gehomologeerd zijn ; het is niet altijd bijzonder fraai maar *dura lex sed lex* ! Beter is het te investeren in een paar handschoenen dan in een bekeuring...

We komen terug in ons ritme van vergaderingen en maandblad.

Dank voor uw foto's en bijhorende tekst.

Goede vaart.

Paul Saint-Mard.

PETROL FACTORY

Onder de naam Petrol Factory werd op 18 juni voor de tweede maal een tentoonstelling van moto's georganiseerd in de vroegere kruitfabriek te Vilvoorde. Er waren o.a. een FN M15 (1938), een Gillet 350 (1939) en een Saroléa Protecta te zien, alsook een naar mijn idee schitterende eigenbouw met crossframe, Gillet onderblok, Ariel-cilinder en Junak-kop.



Saroléa Protecta.

Le 18 juin dernier, une exposition de motos, appelée Petrol Factory a eu lieu pour la seconde fois à l'ancienne poudrerie de Vilvorde.

On pouvait y admirer entre autres une FN M15 (1938), une Gillet 350 (1939) et une Saroléa Protecta, ainsi qu'une fabrication maison – magnifique à mon idée – un cadre cross pourvu d'un bas-moteur Gillet et d'un cylindre Ariel, coiffé d'une culbuterie de Junak.

Jean-Pierre Thielemans.

B.O.M. Veteranentoer 2017.

Denderleeuw, 12 juli 2017.

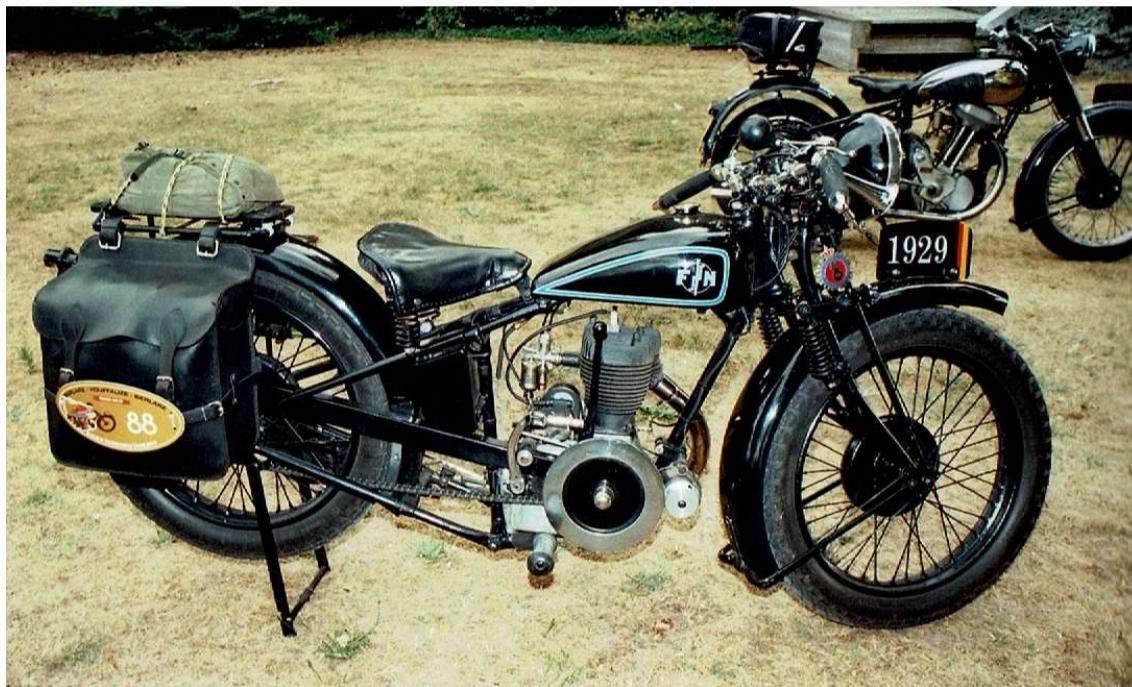
Op de ruilbeurs van de B.O.M. kreeg ik van de Voorzitter een affiche "24-25 juni Berlare-Houfalize-Berlare". Ik begon al af te tellen. Sinds 1993, toen nog de "9 Provincies", heb ik er maar één gemist, door datumverwisseling.

Vroeg genoeg opgestaan, de moto een eindje verder de straat op geduwd om de buren niet wakker te maken... Om 6.15 uur stond ik in Berlare bij de deelnemers, 215 vertrekkenden, dat kan tellen !

Vertrek om 7.20 uur, zoals altijd, een nerveus gedoe, nog gauw een laatste controle, nog een scheutje olie erbij, en het vertrekpodium op voor de foto. Ik heb het geluk gehad te mogen meerijden, aan de staart, want ik was geen echte deelnemer.

Zondag namiddag, de meute tegemoet gereden, naar Silly, de laatste controlepost, waar een bordje hing met "nog 68 km tot Berlare". En zo eindigde een prachtig **droog** motor weekend met 234 km bij op de teller.

Uw dienaar, Mike Enfield.



FN M70 Sahara van 1929

Théorie du calage de l'avance.

L'étincelle se produit au moment où les rupteurs s'écartent. Les vis platinées doivent décoller au moment où la variation de flux sera maximum (voir article magnéto) c'est-à-dire au moment où le flux est le plus intense, alors que les cornes de l'induit vont quitter les masses polaires. C'est ici qu'intervient la notion de l'arrachement.

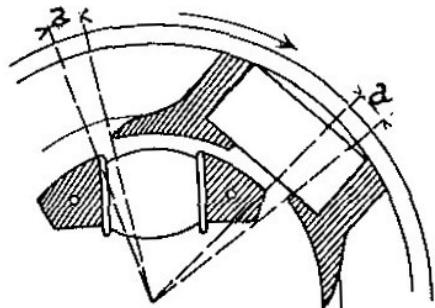
Les rupteurs doivent s'ouvrir juste à l'arrachement, c'est-à-dire au moment où l'effort que développe l'essayeur est le plus grand, passé un certain point dur. Celui-ci est ressenti lorsque l'on écarte la corne polaire d'une masse aimantée mobile d'une masse aimantée fixe, en faisant tourner le rotor. Cela provient de ce que les lignes de flux existant entre ces deux parties se comportent comme du sirop et qu'en les tendant elles s'opposent à leur rupture.

En pratique, sur les volants magnétiques les cornes polaires ne sont pas accessibles et la distance **a** ne peut être repérée avec une busquette. On est alors amené à tracer au trusquin des repères sur les parties extérieures du stator et du rotor, repères correspondant aux cornes des 2 masses fixe et mobile choisies.

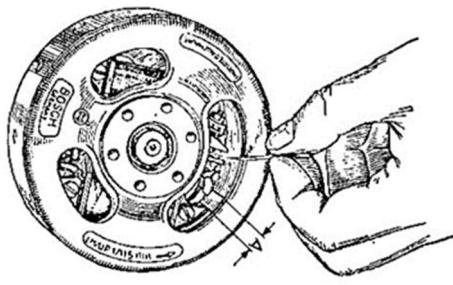
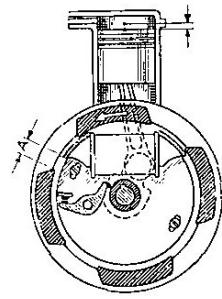
On estimera alors l'entrefer d'arrachement d'après la distance séparant lesdits repères.

La valeur de la distance entre cornes quand l'opérateur ressent l'effort d'arrachement n'est pas toujours donnée par le constructeur à cause des modifications successives du modèle du volant et les exigences techniques. L'ennui est que, contrairement aux magnétos, la distance d'arrachement est de plusieurs millimètres et varie en fonction de facteurs tels que l'aimantation des masses, la formes de celle-ci, la réaction des bobines d'éclairage.

En outre, l'explosion doit avoir lieu quelques millimètres avant que le piston n'atteigne le point mort haut fin de compression. Si l'on fait coïncider la rupture avec ce point, le moment de l'allumage sera bon.



En résumé, la magnéto ou l'allumage par bobine séparée ou incorporée au volant magnétique doit être réglé de telle façon que l'étincelle - ou ce qui revient au même l'écartement des rupteurs - se fasse d'une part quand le piston est à un endroit déterminé de sa course et que, d'autre part, on tienne compte de l'arrachement A.



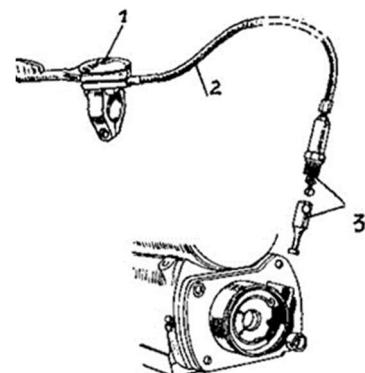
La figure ci-contre montre comment on peut contrôler le point d'allumage. Pour cela on fait tourner le volant jusqu'à ce que la came fasse soulever le lingot suffisamment pour qu'une lamelle excessivement fine (de 0,03 mm) ne soit plus coincée par les rupteurs.

C'est à ce moment que l'étincelle doit se produire, mais il faut pour que tout soit en bon ordre, que le piston se trouve à la distance prescrite du point mort haut fin de compression.

La manette d'avance de l'allumage.

Le claquement du piston, facilement confondu avec le cognement, se fait entendre au début d'une reprise effectuée à trop bas régime. Ce phénomène confère au motocycliste un brevet de mauvais conducteur car cela signifie qu'il ne sait pas manier sa boîte des vitesses et son avance à l'allumage, mais ce qui est plus grave, c'est que cette pratique diminue la longévité du piston, des embiellages, pied de bielle et cylindre.

Il est donc intéressant de savoir que l'avance à l'allumage doit être proportionnée à la vitesse de rotation et aussi de la charge, c'est-à-dire de l'ouverture du clapet des gaz. Celle-ci se modifie suivant le poids transporté et le profil de la route. Si l'on ouvre brusquement les gaz, la charge augmente et le degré d'avance doit être réduit avant l'apparition du claquement. On l'accroîtra ensuite progressivement tout comme si on agissait sur les gaz.



Entretien. La manette d'avance ne doit pas présenter de point dur, les extrémités de câble ne peuvent être effilochées. On s'assurera de la liberté de fonctionnement du collier ou du plateau mobile d'avance de la magnéto ou de la dynamo. Ces organes seront donc bien lubrifiés.

Préliminaires au recalage de l'avance à l'allumage.

A. Cas de la magnéto.

Il faut tout d'abord désaccoupler la magnéto.

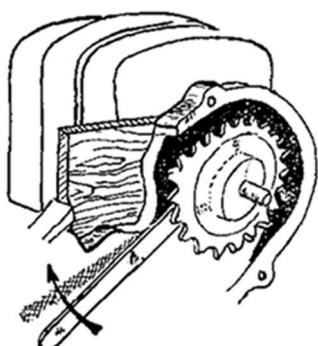
Pour cela :

1. Dévisser les vis ou boulons du carter contenant la transmission.

N.B. Ce carter est séparé dans le cas d'une chaîne. Si ce n'est pas le cas, c'est celui des pignons de distribution.

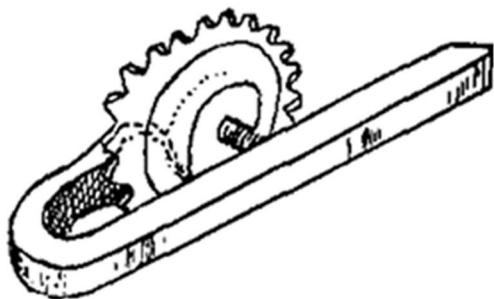
2. La transmission étant devenue accessible, desserrer la vis de blocage ou l'écrou de blocage, mais cette opération n'est pas toujours aisée.

A cette fin on utilisera un arrache-pignon dans le genre de celui représenté dans la figure ci-contre car, suivant les modèles de fabrication et la marque, il faudrait utiliser des appareils différents. Si la chaîne du pignon peut s'enlever, on pourra extraire le pignon avec un arrache-pignon composé simplement de 2 boulons et d'un plat d'acier percé de 2 trous.



Si la chaîne du pignon ne peut s'enlever il se peut que la place manque entre le carter et le pignon et comme il est alors impossible de passer les boulons, il faudra penser à un système de fortune tel qu'un levier coudé (fig. ci-contre) que l'on glisse à l'une des extrémités sous le pignon et sur lequel on appuie à l'autre extrémité. Pendant ce travail on frappera avec un marteau sur le bout de l'arbre, nanti d'un morceau de fibre afin de ne pas l'abîmer.

Peut-être faudra-t-il chauffer le pignon. En se dilatant il sortira plus aisément.



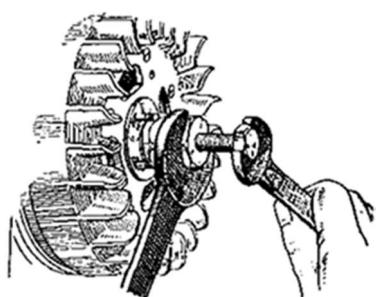
La méthode est améliorée en employant un levier dont l'extrémité est croquée en deux. Il suffit de glisser le bout replié et de pousser l'autre en direction de l'induit. Il faudra sans doute s'aider en donnant de petits coups secs de marteau.

Si le pignon est constitué par un engrenage, on desserre la magnéto et la recule suffisamment pour que le pignon touche au carter tandis que l'on utilise le marteau comme renseigné ci-dessus.

B. Cas du volant magnétique.

L'opération est ici aisée.

Pour enlever la cloche, desserrer l'écrou central après avoir repéré le sens de rotation et, tout en maintenant la cloche immobile au moyen d'un coin ou d'une broche, on forcera sur le fond du carter.



Sur le volant, il y a une bague à écrou central qui cale le volant.

Quand on dévisse l'écrou, la bague sert à enlever le volant (voir figure ci-contre).

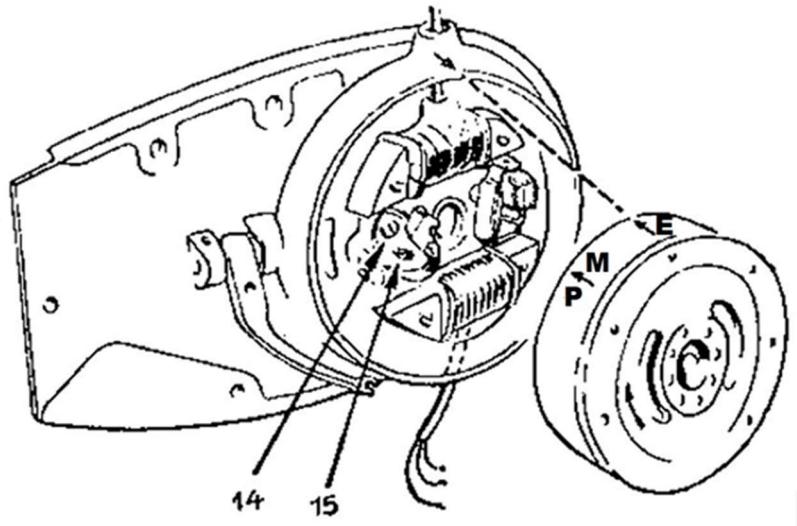
C. Exemple de réglage de l'allumage.

Cas de la Derbi 125.

1. Vérifier à travers les ouvertures pratiquées dans le volant que le maximum d'ouverture des contacts soit de 0,35 à 0,45 mm.

S'il n'en était pas ainsi, procéder au réglage de la façon suivante:

- a) relâcher d'un demi-tour la vis (14) qui cale l'équerre du contact fixe
- b) déplacer cette équerre en agissant sur la vis excentrique 15 jusqu'à obtention de l'écartement recommandé,
- c) serrer à bloc la vis 14.



Vis 14 : contact fixe

Vis 15 : vis excentrique de réglage

2. Quand l'écartement des contacts a été réglé faire tourner le moteur dans le sens de marche et quand l'ouverture des rupteurs commence, vérifier si le repère E situé sur le volant coïncide avec la flèche visible sur le demi carter.

Le repère P M signifie le point mort supérieur.

L'arc compris entre les deux flèches E et P M correspond à 3 mm d'avance à l'allumage.

3. Lorsque l'on constate que ces repères ne coïncident pas, on devra démonter le volant et on fera varier la position du plateau-support des bobines dans le sens nécessaire jusqu'à se faire rapporter à nouveau les repères.

Quand l'ouverture maximum des rupteurs a la valeur prescrite et que le début de leur ouverture a lieu au moment du début d'allumage requis par le moteur, on démonte à nouveau le volant et on serre à fond les vis de fixation du support des bobines. On remonte le volant et on bloque les écrous de fixation.

Theorie betreffende de voorontsteking.

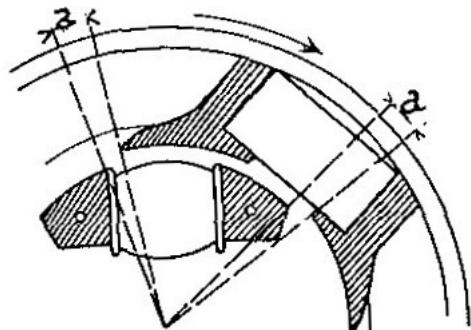
De vonk ontstaat op het ogenblik dat de onderbrekers open gaan. Dit moet gebeuren op het ogenblik dat het magnetisch veld maximum is (zie artikel *magneto*) en de poolneuzen van de wikkeling losgerukt worden van de poolmassa's.

De onderbrekers moeten open gaan juist op het onderbreken, d.w.z. op het ogenblik dat de inspanning van de proefpersoon maximum is om het harde punt voorbij te gaan.

Dit ondervindt men wanneer de neus van de poolmassa van een beweegbare magnetische massa verwijderd wordt van een vaste magnetische massa door beweging van de rotor.

Dit ontstaat wanneer de magnetische vloedlijnen tussen de twee delen zich gedragen zoals een geheel en de onderbreking ervan tegen gaan.

In de praktijk zijn de poolneuzen van de magnetische vliegwielren onbereikbaar en de afstand a kan niet gemeten worden met een voetjespasser. Men is dan genoodzaakt, gebruik te maken van een traceernaald op voet om merktekens aan te brengen op de buitenkant van de stator en de rotor, die overeen komen met de poolneuzen van de twee gekozen vaste en beweegbare massa's.



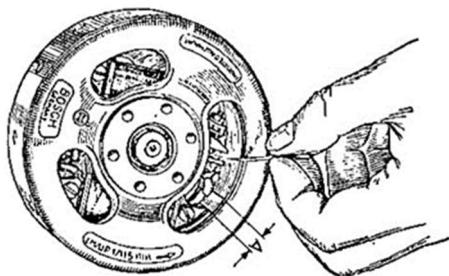
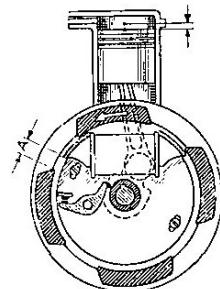
Daarna schat men de luchtspleet bij het onderbreken in functie van de afstand tussen de merktekens.

De waarde van de afstand tussen de poolneuzen wanneer de operator de maximale weerstand ondervindt bij het onderbreken wordt niet steeds aangegeven door de bouwer omwille van de achtereenvolgende wijzigingen van het magnetisch vlieg wiel en de technische vereisten.

Het probleem is dat, in tegenstelling met de magneto's, de afstand a tussen de onderbrekers verschillende millimeters bedraagt en afhankelijk is van factoren zoals de magnetisatie van de massa's, hun vorm, en de toestand van de verlichting.

Daarenboven moet de ontsteking plaats hebben enkele millimeters voor het hoge dode punt, einde van de compressie. De onderbreking moet op dat bepaald ogenblik gebeuren.

Samenvattend, moet de magneto of de ontsteking door de afzonderlijke of ingebouwde hoogspanningsbobbijn geregeld worden zo dat de vonk (en dus ook de opening van de onderbrekers) plaats heeft wanneer de zuiger op een bepaald punt is, rekening houdend met de afstand A.



Men ziet op het schema hiernaast hoe men het ontstekingspunt kan meten. Hiervoor doet men het vliegwiel draaien tot op het ogenblik dat de nok het armpje doet omhoog gaan zodanig dat een maatplaatje van 0,03mm niet meer gespannen is tussen de beide contacten.

Op dit ogenblik moet de vonk ontstaan, als alles in goede staat is, en de zuiger zich op de juiste afstand bevindt van het hoge dode punt, einde van de compressie.

De hendel van de voorontsteking.

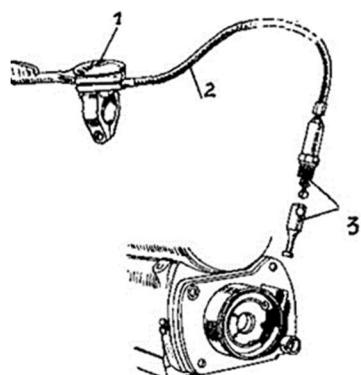
Het klapperen van de zuiger (niet te verwarren met het pingelen) is hoorbaar bij het optrekken bij te laag regime.

Dit verschijnsel wijst op een verkeerde handeling van de versnellingsbak en een verkeerde voorontsteking.

Dit is schadelijk voor de levensduur van de zuiger, de zuigerstangen enz...

Men moet ook weten dat de voorontsteking in verhouding moet zijn met het toerental en het nodige vermogen, alles in functie van de gashendel. Dit hangt af van de vervoerde last en de staat van de baan. Als we gas geven verhoogt het vermogen, dan moet de voorontsteking verminderd worden, zoniet gaat de motor klapperen.

Daarna wordt de voorontsteking geleidelijk verhoogd, zoals men gas geeft.



Onderhoud.

De voorontstekingshendel mag geen zwaar punt hebben, de uieinden van de kabels mogen niet uitgerafeld zijn. Men moet zorgen voor een vrije beweging van de band of van de beweegbare plaat van de voorontsteking van de magneto of van de dynamo. Deze delen moeten steeds goed gesmeerd zijn.

Voorafgaande handelingen voor het afstellen van de voorontsteking.

A. De magneto.

De magneto dient afgebouwd te worden.

Hiervoor :

1. De vijzen of bouten van het carter van de overbrenging los maken.

N.B. Deze carter is afzonderlijk indien gebruik gemaakt wordt van een ketting. Zoniet zijn het tandwielen.

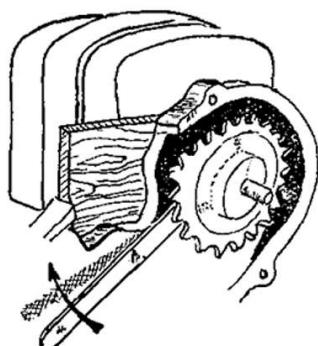
2. Zo is de overbrenging bereikbaar. De bevestigingsvijs of -bout los schroeven, maar dit gaat niet altijd even gemakkelijk.

Hiervoor maakt men gebruik van een tandwieltrekker zoals op de afbeelding.

Indien de ketting van het tandwiel kan verwijderd worden kan men gebruik maken van een stuk staal met twee gaten en twee bouten.

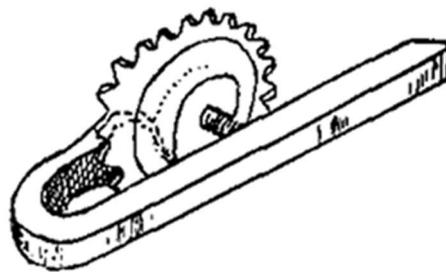


Indien de ketting niet kan verwijderd worden is er misschien te weinig plaats tussen de carter en het tandwiel en moet men een creatieve oplossing zoeken.



Men kan gebruik maken van een gebogen hefboom (zie figuur links) die onder het tandwiel aangebracht wordt. Terwijl men druk aanbrengt op het uiteinde slaat men met een koperen hamer op de as en soms dient men het tandwiel op te warmen.

Men kan ook gebruik maken van een hefboom waarvan een uiteinde dubbel geplooid is (zie figuur rechts). Het is voldoende, het geplooide deel achter het tandwiel te schuiven en het andere gedeelte in de richting van de wikkeling te duwen, indien nodig met behulp van een hamer.



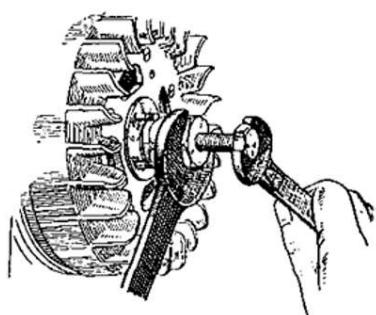
Indien het een tandwiel is, maakt men de magneto los, duwt men de magneto achteruit zodanig dat het tandwiel tegen het carter komt en gebruikt men een hamer (zie supra).

B. Het magnetisch vliegwiel.

De handeling is niet ingewikkeld.

Om het huis te verwijderen :

- de centrale moer lossen nadat men de draairichting heeft gevonden
- het huis vastzetten bij middel van een spie of iets dergelijks
- wat geweld op het carter uitoefenen.



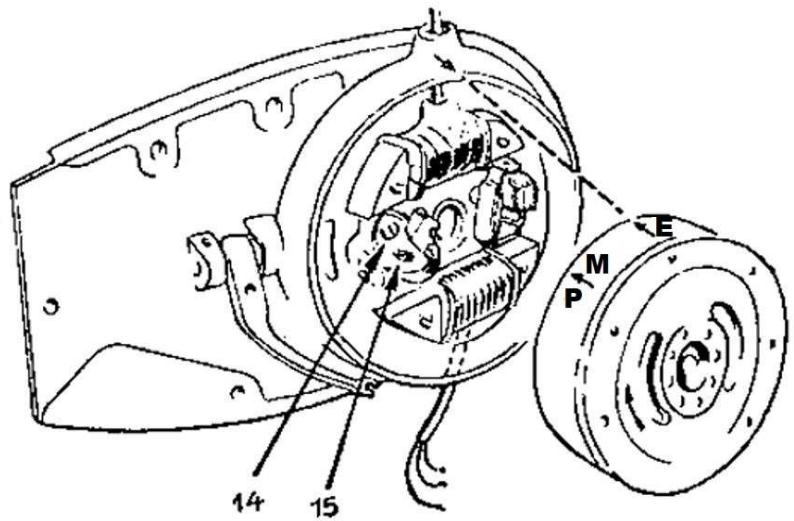
Op het vliegwiel is er een centrale ringmoer die het vliegwiel vastzet.

Als we de ringmoer lossen dient de ring om het vliegwiel te verwijderen.

C. Een voorbeeld van het afstellen van de ontsteking.

Het gaat hier om een Derbi 125.

1. Door de openingen in het vliegwiel, nazien of de maximale afstand tussen de contactpunten 0,35 tot 0,45 mm bedraagt. Zoniet, bijregelen als volgt :
 - a) met de vijs 14 het vaste contactpunt lossen
 - b) met de excentrische vijs 15 het vaste contactpunt verplaatsen tot de gewenste afstand
 - c) vijs 14 hard aanspannen



Vijf 14 : vast contactpunt

Vijf 15 : excentrische regelvijf

2. Wanneer de afstand tussen de contactpunten afgesteld is moet men de motor doen draaien in de werkrichting en wanneer de contactpunten beginnen open te gaan, nazien of het merkpunt E op het vliegwiel overeen komt met het zichtbare pijltje op de halve carter.

Het merkteken PM betekent hoge dode punt.

De boog begrepen tussen de pijltjes E en PM stemt overeen met een voorontsteking van 3 mm.

3. Indien men vast stelt dat de merktekens niet overeenstemmen, dan moet het vliegwiel gedemonteerd worden en zal men de plaats van de steunplaat van de bobijnen wijzigen tot dat de merktekens overeenstemmen.

Wanneer de maximale opening van de onderbrekers bereikt is en dat hun begin van opening plaats heeft bij het begin van de ontsteking vereist door de motor demonteert men opnieuw het vliegwiel om de vijzen van de steunplaat van de bobijnen maximum aan te spannen. Vervolgens wordt het vliegwiel terug op zijn plaats gezet en bevestigd.

Le Belgian Classic Trophy

Les 18, 19, 20 août prochains, la 12^{ème} édition du Belgian Classic Trophy se déroulera sur le circuit de Gedinne. Cette course internationale dédiée aux motos classiques est une des manches du championnat de Belgique Classic Bikes.

Une occasion unique d'admirer de nombreuses machines parmi les plus réputées : Norton Manx, Matchless G50, Ducati TTF1, Honda, Triumph, Guzzi... ainsi que de nombreuses autres marques ayant marqué l'histoire des championnats du monde de vitesse pure moto, sans oublier les toujours spectaculaires side-cars.

Tout ceci pour la modique somme, par personne, de 20 € par jour ou de 25 € pour le week-end. Entrée gratuite pour les moins de 16 ans.

A vous voir sur le plus beau circuit de Belgique.

Le comité organisateur,

CRMB (Classic Racing Motorcycles Belgium)

Renseignements : www.crmb.be

De Belgian Classic Trophy

Op 18, 19, 20 augustus aanstaande vindt de 12^{de} editie van de Belgian Classic Trophy plaats op het circuit van Gedinne. Deze internationale wedstrijd, gewijd aan klassieke racemotoren, telt mee voor het Belgisch kampioenschap Classic Bikes.

De ideale gelegenheid dus om de talrijke beroemde machines te bewonderen zoals de Norton Manx, Matchless G50, Ducati TTF1, Honda, Triumph, Guzzi... en de ontelbare andere merken die in het verleden hun stempel hebben gedrukt op de snelheid kampioenschappen voor motoren, zonder evenmin de spectaculaire sidecars te vergeten. Dit alles voor amper 20 € per dag of slechts 25 € voor het ganse weekend. De toegang is gratis voor de jongeren onder de 16 jaar!

Wij verwachten u talrijk op het mooiste circuit dat België rijk is!

Het organiserend comité,

CRMB (Classic Racing Motorcycles Belgium)

Inlichtingen : www.crmb.be

Peellandrit zaterdag 26 augustus 2017

Op zaterdag 26 augustus organiseert Oldtimer bromfietsclub “De Vette Bougie” voor de negende een toertocht voor oldtimer bromfietsen, solexen, snorscooters en oldtimer motoren met een open inschrijving. Iedere liefhebber is welkom.



Een geheel bewegwijzerde (op fietspad en rijbaan) tocht van 115 km voert U langs en door Peel en Maas dorpen in Oost Brabant. Halverwege een pauzeplaats voor koffie en thee of fris en een hapje aangeboden door de Vette Bougie.

Kortom een afwisselende route geheel op eigen tempo te volbrengen zodat men rustig kan genieten van de uitgezette toertocht.

Inschrijving is van 9.00 tot 10.30 uur bij Natuurpoort De Peel, Leegveld 8a 5753 SG Deurne. Van hieruit is ook het vertrek vanaf 9.30 uur tot 11.00 uur.

Er is uiteraard een bezemwagen onderweg of indien mogelijk reparatie ter plaatse. Deze rit is een mooie gelegenheid om je ervaringen met andere deelnemers uit te wisselen.

Inschrijving bedraagt € 5.

Inbegrepen consumptiebon (koffie of thee) bij de start en routebeschrijving met consumptiebon voor pauze plaats.

Wij Oldtimer Bromfietsclub “De Vette Bougie” hopen U op deze dag te mogen verwelkomen en veel plezier tijdens de rit gewenst.

Ook willen wij graag verwijzen naar onze beurs die zal plaatsvinden op 24 september 2017. Laatste zondag van de maand september. Locatie is ook weer Natuurpoort De Peel

Voor meer info: www.devettebougie.nl

of ga naar onze Facebookpagina *De Vette Bougie*.

BMW CLASSIC TOUR SOUMAGNE



**27.08.2017 - 13H
CHÂTEAU WÉGIMONT**

Val-Meer, le 20 Mai 2017



www.vmcb.org

Chers Amis,

Le Vétéran Moto Club Belge (VMCB) organise la 3^{ème} édition de la Hestaliennes le 27/08/17. Vous trouverez dans cette enveloppe affiches & flyers pour informer vos membres et ainsi également contribuer à la réussite de cette événement.

La Herstaliennes est une balade pour motos construites au « *Pays de Liège* ».

- Parking voitures & remorques au Super Marché Carrefour (Rue Basse Campagne 1, 4040 Herstal), fléchage jusqu'au lieu de départ;
- Accueil à partir de 0830 Place des Demoiselles (Rue St Lambert 10, 4040 Herstal).
- 0930 : Départ de la balade ;
- 1030 : passage dans la cour de la FN et visite (gratuite) du musée Ars Mechanica ;
- 1200-1330 : Restaurant Saroléa : Buffet de pâtes, fromage et pain, soft compris ;
- 1330 : Départ de la boucle de l'après midi dans le pays de Herve ;
- 1600 : retour à la Place des Demoiselles.

Inscription sur réservation **Avant le 21/08** : info@vmcb.org ou +32 (0)470 856 145
Coût : prévente 15€/Pers, payement le jour même sur place 20€.

Merci pour votre contribution,
LENAERTS Eric
Président

Beste vrienden,

De Vétéran Moto Club Belge (VMCB) organiseert de 3e editie van de Hestaliennes de 27/08/17.
Inbegrepen in deze envelop posters en flyers om uw leden te informeren en ook om een bijdrage aan het succes van dit evenement te leveren.

De Herstaliennes is een rit voor motorfietsen gebouwd in het « *Land van Luik* ».

- Parkeren van auto's en aanhangwagens bij Super Market Carrefour (Rue Basse Campagne 1, 4040 Herstal), borden worden naar de plaats van vertrek geplaatst;
- Welkom vanaf 0830 Place des Demoiselles (Rue St Lambert 10, 4040 Herstal).
- 0930: Begin van de rit;
- 1030: Passage op de binnenplaats van de FN en bezoek (gratis) Ars Mechanica museum;
- 1200-1330: Restaurant Saroléa pasta buffet, kaas en brood, soft inbegrepen;
- 1330: Begin van de namiddag rit in de buurt van Herve;
- 1600: Terugkomst naar de Place des Demoiselles.

Aanmelden & reservering **Voor 21/08**: info@vmcb.org of +32 (0) 470 856 145
Kosten: voorverkoop € 15/Pers, betaling ter plaatse de dag 20€.

Dank u voor uw medewerking,
LENAERTS Eric,
Voorzitter

**CONFRERIE MOTOCYCLISTE CLASSIQUE DE BINCHE
(C.M.C.B.)**

INVITATION

**Au 33ème BINCHE RETRO RALLYE
le Dimanche 3 septembre 2017**

Cher ami motard-collectionneur,

Avec les membres de notre Confrérie Motocycliste, nous avons le plaisir de t'inviter à notre **33ème édition du « Binche Retro Rallye »**, réservé aux motos ancêtres et classiques, qui aura lieu le dimanche 3 septembre 2017.

Au programme :

- Accueil: De 8h00 à 9h30, à notre local: **Abbaye de Bonne Espérance, café « Le Tournebride», rue Jurion à Vellereilles-les-Brayeux (Estinnes)**
- Inscription: - PAF de 25 euros comprenant l'apéro, le repas de midi (*concocté par René, notre cuistot*) et la photo de famille, remise en fin de parcours. (*la traditionnelle photo est prise juste avant le départ et chaque pilote en reçoit un exemplaire au retour*)
- Ronde (départ à 09h30): - La boucle, d'une centaine de kilomètres, reprendra des routes pittoresques de notre région, choisies pour être bien adaptées aux machines que nous aimons tous - Selon notre habitude, les carrefours importants seront encadrés par des « signaleurs-volants », membres de notre club. (*Ils agiront en qualité de capitaine de route*)
- Des véhicules avec remorque suivront le groupe et seront en mesure de charger les motos « malades » durant la boucle.
- Conformément à nos statuts, nous ne pourrons accepter aucune machine d'origine japonaise. Nous nous réjouissons à l'idée d'avoir de nouveau le plaisir de rouler en ta compagnie et dans l'attente du dimanche 3 septembre 2017, nous te souhaitons beaucoup de plaisir sur la route.

Michel DEGUELDRÉ

PS : Il est prudent de réserver, par téléphone, avant le 15/08/17 : Michel et Dominique 064/369816
René et Claudine 064/775005

On par mail : degueldre.michel@gmail.com
etuinrenelo@gmail.com

NB: - les motos doivent être en règle avec les dispositions légales et les participants sont soumis aux règles du code de la route. Les organisateurs déclinent toute responsabilité en cas d'accident
Oncore les anciennes, les motos moins anciennes mais classiques sont cordialement invitées à se joindre à nous, pourvu qu'elles aient atteint l'âge de 40 ans. (ne sont admises que les machines fabriquées entre 1961 et 1975..). Cependant nous invitons les plus rapides à rouler en queue de groupe, là où la vitesse est naturellement plus élevée. (Notre vitesse de progression est adaptée aux machines les plus anciennes ou de plus faible cylindrée)

—30^{STE} ZONDAG 3 SEPTEMBER 2017—

INTERNATIONAAL BROMFIETSTREFFEN

IN WELLEN, BELGIË • PARKING RELU, DAALSTRAAT • ULBEEK



Royal Nord

VAN 08-17U • INKOM: 5 EURO

**GROTE ONDERDELENBEURS VOOR BROMFIETSEN EN MOTOREN
RONDRIT VOOR BROMFIETSEN GEBOUWD VOOR 1980**



fabric van zitmeubelen en zitrompen
Daalstraat 35, Wellen (Ulbeek)
T. 012 74 17 07
relu@pandora.be



Dakwerken
Massa Carlo
Russelt 90a, Wellen
T. & F. 011 31 63 60



Burg v.d. Heijdenstraat 73
5151 HL Drunen, Nederland
T.+31(0)416 320 390
www.pelders.nl
info@pelders.nl



St.-Truidersteenweg 285, Hasselt
T. 011 27 10 82
info@josram.be
www.josram.be



Motorhuis Hasselt
Kolmen 1202 • (Pickandstraat 4) Alken
baat@motorhuis hasselt.be
T. 011 31 52 53
F. 011 31 68 25
www.motorhuis hasselt.be



Ambachtelijke zone 'Op t Reek'
Boosveld 9, Riemst
T. 012 45 73 71
F. 012 45 74 04

vrij van zegel art. 198

INFO : +32(0)12 74 40 74 • E-MAIL : BTRWELLEN@HOTMAIL.COM • WWW.BROMFIETSTREFFENWELLEN.TK



RECHERCHE GEZOCHT

1. Cherche pignon à chaîne industriel de grand diamètre avec chaîne.
2. Recherche toute documentation concernant le vélomoteur Peugeot Fox.

Contacter VASBINDER Lucien
Rue Constantin Meunier 58
6001 Marcinelle

Je cherche une ou deux selles pour un Saroléa Djinn ou Runi et pour une Gillet Milan de 1954, le garde-chaîne dessus et dessous et la porte du compartiment batterie.

Contacter : lampertz@hotmail.fr

Om gevolg te geven aan talrijke vragen van onze clubleden zijn we op zoek naar technische documentatie zoals b.v. elektrische schema's. Wie deze bezit wordt vriendelijk gevraagd om een copij aan de Redactie te bezorgen.

Afin de répondre à de nombreuses demandes de nos membres, nous recherchons de la documentation technique telle que par exemple les schémas électriques des motos. Si vous en avez, ce serait gentil d'en faire parvenir une copie à la Rédaction.

jacques.bastiaens@telenet.be

Bastiaens Jacques
Verzetstraat 28
1090 Jette

AGENDA



RUILBEURZEN - BOURSES

05- 06/08/2017	STEINFORT (G.D. Luxembourg) Cars and Bikes: expo + bourse	www.vintage-steinfort.lu
02- 03/09/2017	BEAULIEU (GB) International Autojumble	www.beaulieu.co.uk/events/international-autojumble
03/09/2017	30 ^{ste} 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
06- 08/10/2017	VETERAMA Mannheim (D.)	http://www.veterama.de/de/information
15/10/2017	Moto Retro Flémalle Ecole L'Envol	http://www.motoretro.be/
22/10/2017	Moto Retro Leuven	www.motoretrowieze.be
28- 29/10/2017	Oldtimerbeurs RAVELS Geeneinde 54 2381 Weelde (bij Turnhout)	http://www.oldtimerbeursravels.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-12u Kofferbakverkoop “In de Fortuin” Gemeenteplein Kontich.	www.rAMCC.be

TREFFENS - CONCENTRATIONS

13/08/2017	Oldtimer treffen Heusden (bij Gent)	www.oldtimerheusden.com
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
20/08/2017	Oude Klepper Parade Motoren pré-1921	Info : ronald.florens@skynet.be Tel. 0474 91 20 34
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
27/08/2017	La Herstalienne Promenade motos du "Pays de Liège"	info@vmcb.org
03/09/2017	Klakvelotreffen 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	Bromfiets treffen Wellen 2 rondritten door de mooie Haspengouwse natuur	Erik Steyls 00 32 12 74 40 74 btrwellen@hotmail.com www.bromfietsreffenwellen.tk
03/09/2017	Binche Retro Rallye	Info : degeldre.michel@gmail.com Tel. 064 36 98 16
09-10/09/2017	Moto Retro Famenne Ardenne Balade d'Automne (motors pré1960)	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
17/09/2017	Veteranen Treffen <1975 Oostende Wapenplein	www.veteranentreffenoostende.be

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

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>

TIP! TUYAU !

In Wolvertem (Meise) woont een Harley-rijder die nog op artisanale wijze leder bewerkt . Hij herstelt en maakt ook motorzadels.

Un Harley-iste de Wolvertem (Meise) travaille encore le cuir de façon artisanale . Il répare et il fabrique aussi des selles de moto.

Vous trouverez tous renseignements sur ...

U vindt alle informatie op ...

sewingjohn@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 !