VZW **CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM** ASBL
v.u. Verzetsstraat/Rue de la Résistance 28 e.r.
1090 Jette
****

Maandelijks tijdschrift – Revue mensuelle.
September /Septembre 2017
****

Numéro **366** ste nummer

Verzending -expédition :
Postkantoor Laken
P: 002930

Jumelé avec
Verbroederd met
VMCC South Wales
AMCA Europe

Affilié à
Aangesloten bij
FBVA-BFOV

bpost
PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE

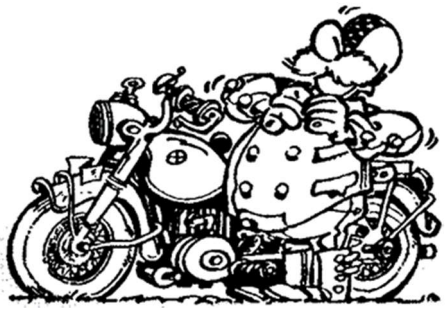


Foto P. Gyselinck op de Oude Klepper Parade.

CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM

MAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VOOR LIEFHEBBERS VAN VETERAANMOTORFIETSEN

REVUE MENSUELLE DES AMATEURS DE MOTOCYCLETTES 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 / Verzetsstraat 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
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,
Comme finissent les vacances, commence la saison des rallyes dits "intimes" ou autrement dits "entre amis", en général, pas trop loin, pas trop nombreux et profitant de l'été indien. Le dernier en date était le rallye de Binche qui vaut la peine de faire l'effort d'aller jusque-là, à pied, à cheval ou en moto ! Le 20 août dernier nous avons été à De Haan pour admirer les participants du rallye "Oude Klepper Parade" ainsi que pour saluer notre ami Bill Phelps et son épouse. Ce dernier s'était inscrit avec la Givaudan, habituée à participer à cette promenade et toujours vaillante ! En plus de Bill et Jeanne, nous avons rencontré pas mal de membres du CMB. Certains en vacances, d'autres venus prendre l'air du large et se plonger dans l'atmosphère des pré-1920. Les participants étaient en "tenue d'époque", cela nous change des cosmonautes que nous voyons régulièrement sur nos routes. Bill est rentré sur la remorque, tombé en panne dans les derniers 15 kms. Pourtant la moto n'avait donné aucun signe de faiblesse jusque-là...

Notre dernière réunion du mois d'août à Grimbergen fut une réussite avec un nombre croissant de membres et une ambiance comme avant notre changement de local.

L'avenir du club.

Sur une note plus terre à terre, je souhaite que la composition du comité soit remaniée lors de notre assemblée générale de décembre. Cela fait longtemps que je le clame haut et fort, le club a besoin d'une nouvelle direction. Ce sera le moment, et il ne faudrait pas que les efforts de Jacques, Marie-Henriette et moi-même soient perdus par le manque d'ambition ou par une attitude non participative de membres se définissant comme uniquement "cotisants".

Le CMB a été prévenu de longue date que cet état de chose risquait de se produire, eh bien voilà, l'échéance est à la fin de l'année. Notre trio restera là pour aider, guider, prévenir et assister les nouveaux candidats.

C’est pourquoi je fais dès à présent appel aux membres de bonne volonté pour envisager leur candidature. Les responsabilités ne sont pas écrasantes. Une description des tâches paraîtra dans la prochaine revue. Je suis certain qu’au sein de notre club il y a suffisamment de membres qui disposent des capacités et du temps nécessaire pour assurer la pérennité du CMB.

Regardez autour de vous, tous les clubs passent par-là, et c'est toujours à leur avantage. Ma grand-mère disait "nouveau balai balaye bien". Donc, remontez vos bretelles, un club comme le nôtre se mérite, j'ai rarement rencontré un tel regroupement de bonnes volontés et de savoirs qu'au sein de ce club, il ne faudrait pas que cela se perde. Ce serait une perte énorme.

Bonnes routes, Restez prudents et à vous voir bientôt.

Paul Saint-Mard, Président.

Photo : Pierre Gyselinck.

Foto's Pierre Gyselinck op Oude Klepper Parade 2017.

Het woordje van de Voorzitter.

Over ditjes, datjes en andere zaken.

Beste vrienden en vriendinnen,

Bij het einde van de vakantie begint de tijd van de rally's onder vrienden en kennissen, meestal niet te ver, niet te talrijk, om samen te genieten van de nazomer. De laatste in datum was deze van Binche, de moeite waard om er naartoe te gaan, al was het te voet, te paard of per moto.

Op 20 augustus laatsleden hadden we de "Oude Klepper Parade" in De Haan, waar we de deelnemers bewonderden en ook onze vriend Bill Phelps en zijn echtgenote ontmoet hebben. Hij was ingeschreven met de Givaudan, die al meerdere keren zonder problemen mee gereden had. Buiten Bill en Jeanne hebben we talrijke CMB leden ontmoet, sommigen met vakantie, anderen speciaal gekomen om te genieten van de zeelucht en van de pré-1920 sfeer. De deelnemers waren gekleed in de stijl van de jaren 1900, een sterk verschil met de kosmonauten die we nu op onze wegen tegen komen. Bill heeft de rally op de bezemwagen beëindigd, in panne op 15 km van de aankomst. Nochtans had zijn motor geen enkel teken gegeven van technische problemen…

Onze laatste clubvergadering in augustus, te Grimbergen, was een succes, met een steeds groter aantal aanwezige leden en een sfeer zoals vroeger, in ons oud lokaal.

De toekomst van de club.

Op een meer zakelijk vlak wens ik dat de samenstelling van het bestuur op onze algemene vergadering van december zou gewijzigd worden. Derhalve doe ik reeds beroep op leden van goede wil om hun kandidatuur te overwegen. Reeds lang geleden heb ik hierop gewezen. De club heeft nood aan een nieuw bestuur. De inspanningen van Jacques, Marie-Henriette en ikzelf mogen niet verloren gaan door het gebrek aan ambitie en betrokkenheid van leden die zich beperken tot het betalen van hun lidgeld.

Ik hamer hierop al jaren, en nu is het moment aangekomen (op het einde van dit jaar). Het huidige drietal blijft op post om de nieuwelingen bij

te staan. De verantwoordelijkheden zijn niet te zwaar. In volgend maandblad zal er een taakbeschrijving verschijnen. Er zijn in onze club toch genoeg leden die over voldoende kennis en vrije tijd beschikken om het voortbestaan van de CMB te verzekeren.

Kijk maar eens rond, dit gebeurt overal, en met succes. Mijn grootmoeder zei altijd "nieuwe besems vegen goed". Bij gevolg, steek de handen uit de mouwen, onze club is het waard. Zelden heb ik zoveel goede wil en kennis in eenzelfde club gezien. Dit mag niet verloren gaan. Het zou een groot verlies betekenen.

Geniet van het rijden, wees voorzichtig.

Tot binnenkort,

Paul Saint-Mard,

Voorzitter.

Foto : Pierre Gyselinck.

CALAGE DE LA MAGNETO ET DU VOLANT MAGNETIQUE.

A. Cas de la magnéto.

La magnéto étant actuellement désaccouplée de son attaque on nettoiera les contacts et on les règlera à l'écartement prévu. Placer le piston au point d'allumage, c'est-à-dire à autant de mm du point mort haut, en fin de compression, que le renseigne le carnet d'entretien. Cette avance donnée par le constructeur correspond à la position de pleine avance. Le piston étant en place, c'est maintenant le tour de la magnéto. Il suffit de repérer le sens de rotation de la magnéto et repérer le moment où le rupteur commence à s'ouvrir. On remet le pignon en place en faisant attention à ce que ni piston, ni rotor de magnéto ne bougent. Le jeu des pignons ou de la chaîne doit être rattrapé dans le bon sens.

Remarques.

1. Si la magnéto est à avance à main ou à avance automatique et que la valeur de celle-ci n'est pas connue, on opère le calage en tendant le plus fort possible les ressorts de l'avance.

2. Sur certaines motos, la mise en place du distributeur est obtenue par simple desserrage et rotation du corps.

3. Certains constructeurs ont abandonné l'avance automatique au profit de l'avance manuelle pour le motif que les dispositifs automatiques ne fournissent pas l'angle d'avance approprié à chaque régime. Ces mêmes constructeurs optent pour la méthode que nous venons d'exposer.

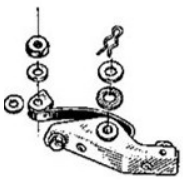
B. Cas du volant magnétique.

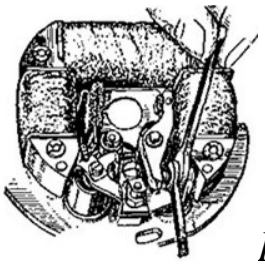
Le piston sera tout d'abord mis en place suivant son avance par rapport au point mort haut. Puis on enfonce la cloche en ayant soin de ne pas coller le cône sur le vilebrequin. On fait tourner la cloche jusqu'à ce que les contacts commencent à s'écarter. Il suffit de faire serrer le cône en donnant un coup de marteau sur un tube qui permet de produire une poussée bien axée. On vérifie maintenant l'arrachement, c'est-à-dire la distance qui sépare l'arête de la pièce polaire du volant et l'arête de la pièce polaire de l'induit d'allumage. Cette distance, déterminée au moment de l'ouverture des contacts après que le volant a tourné dans le

sens de rotation, doit être celle édictée par le constructeur. Si la distance d'arrachement n'est pas conforme à cette dimension, bien que l'écartement des contacts ait été correctement réglé, c'est la preuve que le plateau d'induit n'a pas été correctement centré dans son alésage de logement ou que la rotation du vilebrequin n'est pas exactement concentrique à l'alésage. Il est possible aussi que le vilebrequin présente du faux-rond. Un arrachement trop grand est la cause d'un allumage trop faible au démarrage, un arrachement trop petit provoque des ratés d'allumage aux vitesses de rotation élevées. Il faut encore remarquer qu'on ne doit jamais essayer de régler correctement le point d'allumage en modifiant l'écartement prescrit des contacts. Il en résulterait une modification de l'arrachement et une diminution de la puissance du système d'allumage.

Remarques.
1) Pour régler l'ouverture des contacts du rupteur de magnéto il vaut mieux y intercaler une jauge d'épaisseur de 3 à 5 centièmes de mm qu'une feuille de papier à cigarettes. En faisant glisser celle-ci entre les contacts, on peut y laisser des "peluches" de papier qui empêcheront leur fermeture parfaite. Ces contacts sont alors condamnés à brûler rapidement. L'avance à l'allumage se met au maximum dès que le moteur est en marche. On la diminue, le cas échéant, lorsque le moteur peine. Il est préférable, en pareil cas, de passer en vitesse inférieure sans toucher à la manette d'avance. On attire instamment l'attention sur le fait qu'il ne faut pas employer de source de tension extérieure pour la détermination de l'ouverture des contacts car on risquerait de désaimanter le système d'allumage et donc de diminuer sa puissance.

2) Si l'on doit remplacer le linguet ou son contact, on s'inspirera de la figure suivante.

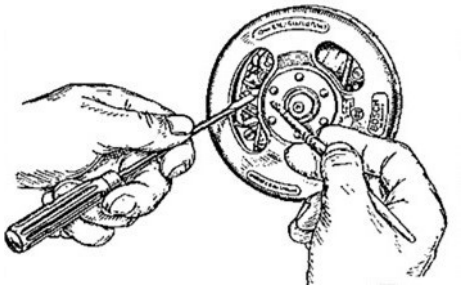




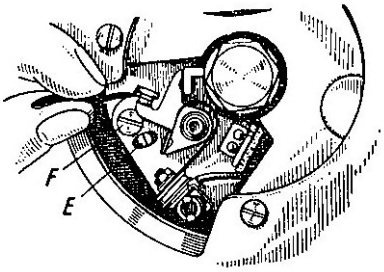
Remplacement du linguet.

3) Nettoyage et réglage des contacts de rupteur. Les contacts du rupteur se nettoient de préférence tous les 3.000 km et à cette occasion, il est utile de vérifier la hauteur de course du rupteur.

Les contacts sont nettoyés au moyen d'un petit pinceau imbibé d'essence pure et séchés au moyen d'un petit linge de toile même quand on les pose neufs, car le contact des pastilles ruptrices avec les doigts, est suffisant pour créer une résistance.



Lorsque des contacts montrent des points de brûlures (provoqués par des étincelles de rupture), on passe simplement une fine lime spéciale entre les deux contacts du rupteur afin de les égaliser. Des rupteurs trop abîmés sont à renouveler. Après chaque nettoyage des rupteurs et de leurs contacts (autrement appelés vis platinées), la distance du rupteur est à vérifier. Cette distance lorsque le rupteur se trouve au point haut de la came, doit être de 0,3 à 0,4 mm.



On remarquera qu'il existe une vis de blocage F et une autre E de réglage.
Ne pas oublier de bloquer après mise à distance la vis de fixation de l'enclume que l'on a dû desserrer pour le réglage.

Pour le nettoyage et le démontage des contacts de rupteur, la calotte doit être enlevée et la came commandant le levier est tournée jusqu'à ce que l'intervalle des contacts soit suffisamment grand pour pouvoir observer les points de contact proprement dits. Lorsque la distance entre les contacts (vis platinées) est à régler il suffit de desserrer la vis de fixation ad-hoc et d'agir sur la vis de réglage jusqu'à ce que la distance requise soit atteinte.

4) Graissage du feutre lubrifiant du rupteur. Après chaque nettoyage des contacts du rupteur, on ne peut pas oublier de frotter un petit peu de graisse résistant à la chaleur sur le fond du feutre. On l'atteint avec un tournevis dont la pointe a été trempée dans la graisse.

AFSTELLEN VAN DE MAGNETO EN HET MAGNETISCH VLIEGWIEL.

A. Geval van de magneto.

Eens de magneto gedemonteerd worden de contacten geregeld en gereinigd. Vervolgens wordt de zuiger op het ontstekingspunt gebracht, het zij op een bepaald aantal millimeters (volgens onderhoudsboekje) van het hoge dode punt, op het einde van de compressie.

Deze door de bouwer bepaalde voorontsteking komt overeen met de voorontsteking. Eens de zuiger op zijn plaats is het de beurt aan de magneto. Het is voldoende, de draairichting en het ogenblik waarop de contactpunten opengaan te vinden. Het tandwieltje wordt bevestigd. Let erop, dat noch de zuiger noch de rotor van de magneto bewegen. De speling van de tandwielen of de ketting moet in de goede richting opgevangen worden.

Opmerkingen.

1. Indien de voorontsteking van de magneto handmatig of automatisch is, en dat de waarde ervan niet gekend is, gaat men te werk door de spanning van de veer zo strak mogelijk te maken.

2. Op sommige motoren wordt de verdeler op zijn plaats bevestigd door het los maken en draaien van de magneto.

3. Sommige bouwers hebben de automatische voorontsteking niet meer toegepast, ten voordele van de handmatige, met als reden dat bij de automatische de gewenste hoek niet wordt weergegeven voor ieder regime.

B. Geval van het magnetisch vliegwiel.

Eerst zal de zuiger op zijn hoge dode punt gebracht worden, rekening houdende met zijn voorontsteking. Vervolgens wordt de rotor voorzichtig op zijn plaats gebracht zonder dat de conus op de krukas geplakt wordt. Men draait de rotor tot wanneer de contactpunten open gaan. Vervolgens, om de rotor te bevestigen op de conus is het voldoende, bij middel van een buis, een slag te geven op deze zo dat hij

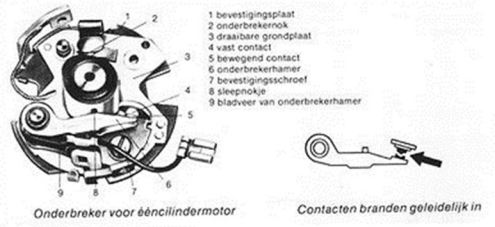
vast komt te zitten op de conische as. Vervolgens controleren we de afstand tussen de neus van de poolmassa van het vliegwiel en de neus van de poolmassa van de ontstekingswikkeling. Deze afstand, bepaald op het ogenblik van het opengaan van de contactpunten (vis platinées) nadat het vliegwiel in de goede richting gedraaid is, moet overeen komen met de afstand bepaald door de bouwer. Indien de afstand niet conform is met deze van de bouwer, niettegenstaande dat de vis platinées correct geregeld zijn, wijst dit erop, dat het plateau van de wikkeling niet concentrisch is met de boring of de draairichting van de krukas. Het kan ook wijzen op ovalisatie van de krukas. Een te grote afstand is de oorzaak van een zwakke ontsteking bij het starten. Een te kleine afstand veroorzaakt ratés bij hoge toerentallen. Zeer belangrijk is dat men niet mag afwijken van de voorgeschreven afstand van de contactpunten. Dit zou leiden tot een vermindering van het vermogen van het ontstekingsmechanisme.

Opmerkingen.

1) Voor het afstellen van de opening van de contactpunten van de onderbreker van de magneto is het wenselijk gebruik te maken van dikteplaatjes van 3 tot 5 honderdsten van een millimeter eerder dan een velletje sigarettenpapier : stofdeeltjes ervan zouden kunnen achterblijven tussen de contactpunten en zodoende een goede sluiting verhinderen, met als gevolg dat deze snel inbranden. De voorontsteking wordt maximum van zodra de motor draait. Deze wordt verminderd in geval dat de motor overbelast is. Het is dan wenselijk, in dergelijk geval, een lagere snelheid te schakelen eerder dan de voorontstekingshendel te verplaatsen.

Aandacht wordt er ook op gevestigd, geen gebruik te maken van een externe spanningsbron voor het afstellen van de contactpunten : men loopt dan het gevaar, de magneten te ontladen.

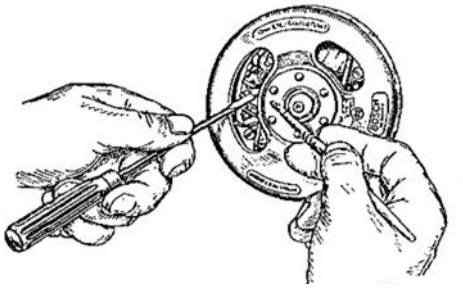
2) Bij het vervangen van de onderbrekerhamer of het vast contact gaat men als volgt te werk.



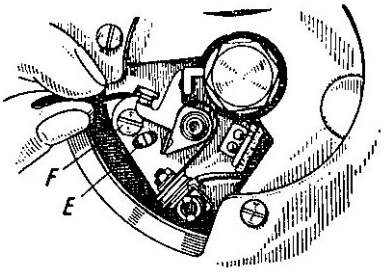
3) Reiniging en afstelling van de onderbrekerscontacten.

Deze worden bij voorkeur om de 3 000 km gereinigd. Bij deze is het nuttig, de afstand na te meten.

De contacten worden gereinigd bij middel van een fijn penseeltje gedrenkt in zuivere benzine en gedroogd met een stoffen doekje, zelfs bij nieuwe, want de contacten kunnen vettig worden door het vasthouden.



Indien de contactpunten ingebrand zijn is het eenvoudig, een fijne vijl te gebruiken om deze te herstellen.
Beschadigde onderbrekers dienen vervangen te worden.
Na elke reinigingsbeurt van de onderbrekers en de vis platinées is het noodzakelijk, de afstand bij te regelen. Deze afstand, wanneer de onderbreker zich op het hoogste punt van de nok bevindt, moet tussen de 0,3 en 0,4 mm zijn.



Men merkt op, dat er een vijs F voor bevestiging is, en een vijs E voor de afstelling. Vergeet niet na afstelling de vijs F aan te spannen.

Voor het reinigen en het demonteren van de contacten van de onderbreker is het noodzakelijk het deksel af te nemen. Vervolgens wordt de nok zodanig gedraaid dat de afstand tussen de contactpunten voldoende is om de contactpunten gemakkelijk te kunnen bekijken. Wanneer men de afstand tussen de contactpunten (vis platinées) moet regelen, is het voldoende de bevestigingsschroef F los te maken en de regeling toepassen op de afstellingsvijs E tot de gewenste afstand.

4) Smering van het viltenblokje van de onderbreker. Na elke reiniging van de contacten dient men een beetje hittebestendig vet aan te brengen op de bodem van het vilt. Dit doet men bij middel van een schroevendraaier.

Denderleeuw, 4 augustus 2017.

Arbre à cames 2017.

Treffen van motoren tot 1940 met een rit in de voormiddag, middagmaal en om 14 uur, vertrek van een tweede rit op onze nationale feestdag.

Ik tracht er ieder jaar naartoe te gaan, en het wordt stilaan een obsessie.

"Arbre à cames" is in het Nederlands *nokkenas.* Er staat daar wel een dikke boom, maar ik heb er nog geen nokkenassen aan zien groeien.

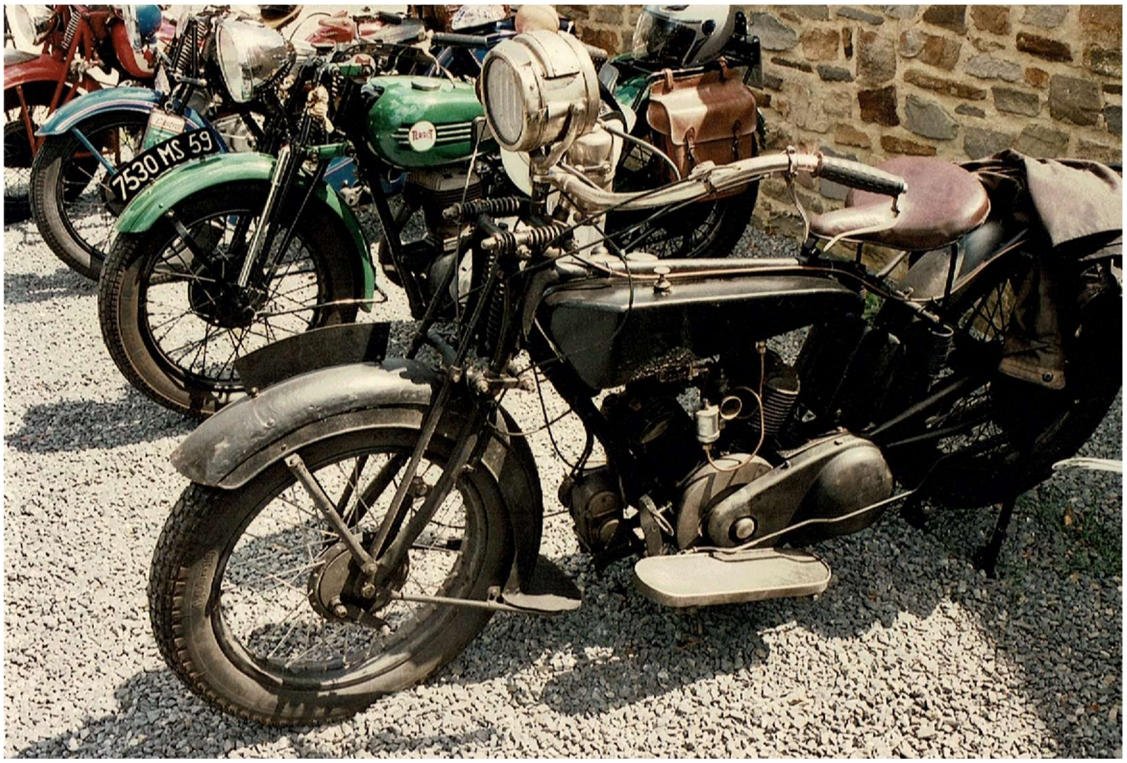
Bijzonder is dat de motoren die er aan deelnemen uitgelezen machines zijn, al dan niet gerestaureerd, maar toch zeldzaam.

Het evenement biedt aan eensgezinden de gelegenheid om samen te zijn en informatie uit te wisselen.

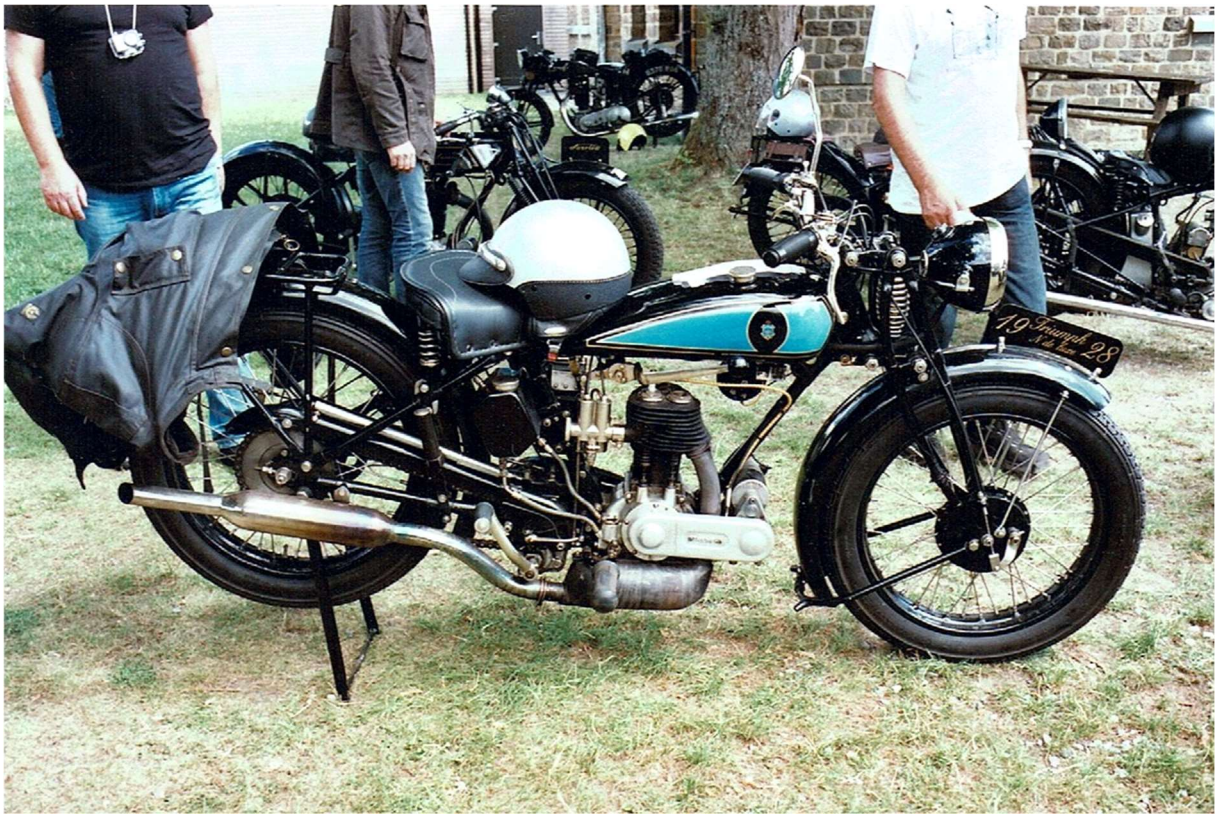
Het weer was prachtig, het eten lekker en de motoren mooi.

Wat een mooie dag. Uw dienaar,

Mike Enfield.



Raleigh 800 cc V-twin 1924



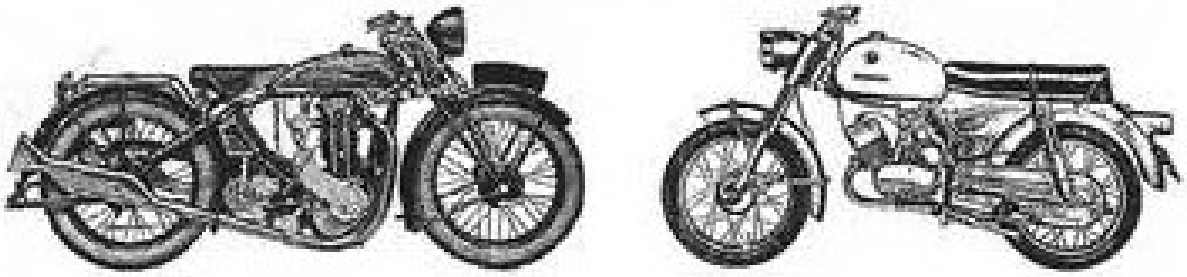
Triumph 500 cc N de luxe 1928 (slechts één jaar gemaakt)

Saroléa 24 TA 500 cc 1930

17 September 2017

12de OLDTIMER RIT Gullegem

Voor motoren en bromfietsen pre 1975



+/- 55 km landelijke wegen.
Bezemwagen en begeleiding voorzien.

Inschrijvingen in de feesttent Kerkstraat Gullegem vanaf 13 uur.
Start om 14 uur.

Mail 6volt@hotmail.be
Site www. oldtimerritgullegem.wordpress.com
Tel 0474/032454 of 0473/222998

In samenwerking met

Jeugd Feesten 2017

Niet op de openbare weg gooien

Veteranentreffen Oostende VZW

Zondag, 17 september 2017

41ste Int. Veteranentreffen

Wapenplein te Oostende

www.veteranentreffenoostende.be

Motoren toegelaten tot bouwjaar 1975

Tentoonstelling vanaf 9 h. START om 11 h.

Motoren - bromfietsen - scooters...

Met stops : *om ± 12.15 h : middagstop Langemark*
om ± 15.00h : 2e stop : Lo Café 'De Lobrug'
om ± 16.30 h Ontvangst Oudenburg.

Aankomst en prijsuitreiking *: ± 17.30 h Bikersloft 'Groenedijk' Oudenburg*

Inlichtingen : Veteranentreffen Oostende VZW
info@veteranentreffenoostende.be

V.U. Ann Vanhoutte, Brouwerijstraat 65, 9880 Aalter , T.09/375 15 60 GSM 0473/35 30 98

BLAUWBUIK TOERRIT

EKSAARDE - kermiszondag september

blauwbuik.toerrit@gmail.com +32 477-21.79.85

Zondag 17 september 2017

We zijn toe aan de 15de editie! Traditioneel komen we samen vanaf 11u onder de kerktoren van Eksaarde, aan café **Sportlokaal, Eksaardedorp 120**. Vertrek omstreeks 13.30u

Zowel auto's, moto's, bromfietsen, tractoren, trucs en fietsen zijn van harte welkom. **Voor-oorlogse voertuigen** nemen **gratis** deel**!** Andere betalen **€ 7,50** per voertuig, ongeacht het aantal inzittenden.

Hiervoor krijg je consummatiebonnen, een roadbook, een aandenken en een sponsorpakket. Er zijn tevens enkele originele aandenkens voorzien, alsook een aandenken voor de club met de meeste deelnemers. **Inschrijven kan enkel op voorhand**, via https://form.jotformeu.com/71083323884357 en door overschrijving op: **Iban BE70 9792 4557 6925 – BIC ARSPBE22** met vermelding van naam, adres, voertuigtype, nummerplaat en club, vòòr vrijdag 9 september.

Géén inschrijvingen ter plaatse.

Opgelet, enkel voertuigen tot modeljaar 1975 worden toegelaten met een maximum van **150 voertuigen!**

Het wordt, net zoals de voorgaande jaren, een rit om niet te vergeten! Dus schrijf je tijdig in zodat je er bij kan zijn. Zeg het verder tegen je vrienden en clubleden.

Tot dan!

Jean-Paul Broekaert 0032 477-21.79.85
oldtimerke@gmail.com blauwbuik.toerrit@gmail.com

(bromfietsen) (bromfietsshow) (accessoires) (onderdelen)

Oldtimer Bromfiets BEURS 2017

De Vette Bougie

Zondag 24 September

old-timer bromfietsclub "De Vette Bougie" DEURNE

Van 10.00 tot 15.00 uur
in Natuurpoort de Peel,
Leegveld 8a, 5753 SG Deurne
€4,- entree
(kinderen tot 12 jaar gratis entree)

WEGENS UITBREIDING NOG ENKELE STANDPLAATSEN BESCHIKBAAR!!

voor meer informatie: tel. 0493-317314
www.devettebougie.nl info@devettebougie.nl

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/Verzetsstraat 28
1090 Brussel
E-Mail : jacques.bastiaens@telenet.be
Tel. 02.660.59.68 na/après 20 uur/h

Les annonces sont toujours publiées lors de la parution suivante.
De aankondigingen worden steeds in het eerstvolgende nummer gepubliceerd.

A G E N D A

RUILBEURZEN - BOURSES

16-17/09/2017	Moto Retro WIEZE Thème Les 50 cc sportives	www.motoretrowieze.be
24/09/2017	Oldtimer bromfiets beurs Natuurpoort De Peel Leegveld 8a – 5753 Deurne	www.devettebougie.nl Tel. 0493 317 314
30/09-01/10/2017	Malmedy Oldtimer Bourse Auto-moto-tracteur	www.malmedyoldtimerbourse.be
01/10/2017	RetrobeursWACHTEBEKE Sint-Laurensschool 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 2de Zondag v.d. maand	10u-12u Kofferbakverkoop "In de Fortuin" Gemeenteplein Kontich.	www.rAMCC.be

TREFFENS - CONCENTRATIONS

09-10/09/2017	Moto Retro Famenne Ardenne Balade d'Automne (motos 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
17/09/2017	Blauwbuik toerrit Eksaarde	Info : blauwbuik.toerrit@gmail.com Tel. 0477 21 79 85

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
24- 26/11/2017	Salon Moto Légende Parc floral de Paris Porte de Vincennes	http://www.salon-moto-legende.fr

COMPETITION CROSS TRIAL CIRCUIT

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

Rectificatif / Rechtzetting.
Sewing John's Lederatelier
Driesstraat 30, 1861 Meise
Tel. 0468 22 38 52
Website : www.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, Verzetsstraat / 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 1er et 3ème 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, Bergensestw. 769 1600 Sint Pieters Leeuw bodenhorst@skynet.be	Tel: 02/361.20.01
FN	Verhaeghe Michel, Rogierlaan 65, 8400 Oostende	Tel: 059/50.69.59 Fax: 059/80.58.44
GILLET	Yves Campion, Rue Dr Elie Lambotte 243,1030 Bruxelles ycampion.gillet@skynet.be	Tel: 02/425.89.91
HARLEY DAVIDSON 750cc Leger, burger en servicar 1937-1973 en Amerikaanse motoren	JP Piron Kruiskensheide 33 1502 Lembeek	Tel. 0473-991507
INDIAN	Christian Dupont, Rue des Chevreuils 1, 6534 Gozée	Tel: 071/51.08.93
Machine de Guerre Legermotoren	Erwin De Lange, Elzenstraat 6, 9500 Geraardsbergen info@retro-rest.be	Tel: 054/41.09.37 Fax: 054/41.09.37 GSM: 0475/80.06.81
MAICO (Scooters + motos)	Luc Bohets , Ronsen Heerweg 19 , 9700 Oudenaarde	Tel: 055/49 87 19 GSM: 0495/37.64.13
MOTO GUZZI	Manu Mommens Sasweg 3, 1820 Perk e-mail: emmanuel.mommens@telenet.be	GSM: 0477/43.55.02
NIMBUS	Geert Huylebroeck, Suikerstraat 73, 9340 Lede	Tel: 053/80.56.36
NORTON	Jan Kerkhof, Leliestraat 76b, 8210 Zedelgem nocfbred@yahoo.co.uk	Tel: 0497 / 577.000
NSU	Stephane Oger, Rue des trois Ruisseaux 53, 1450 Chastre	Tel:010/65.85.88
ROYAL ENFIELD	Locotrans sprl Ch de Bruxelles 309, 1410 Waterloo Site: www.locotrans.net Email : info@locotrans.net	Tel: 02/351.09.55 Fax: 02/351.07.0
ROYAL NORD + bromfietsen/vélomoteurs	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 Liersestwg 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 !