

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

Maandelijks tijdschrift – Revue mensuelle.
Februari / Février 2018

Numéro **370^{ste}** nummer

Verzending -expédition :
Postkantoor Laken
P: 002930

Jumelé avec
Verbrooterd met
VMCC South Wales
AMCA Europe

Affilié à
Aangesloten bij
FBVA-BFOV



*Beurs Aarschot 03.12.2017.
Foto J.P. Thielemans.*

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 **27 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 **27 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,

L'année 2017 s'est plutôt mal terminée pour moi... Je me suis "ramassé" le 19 décembre sur le trottoir en face de chez moi, résultat : 6 semaines à porter un plâtre après que la chirurgienne ait décidé de m'opérer et de "consolider" mon poignet et avant-bras par des vis et étançons... Je ne vous parle pas du chapelet de séances de "kiné".

J'espère quand même pouvoir être présent à la réunion mensuelle du vendredi 2 février à Grimbergen, ceci pour vous voir et préparer Wieze, où je viendrai en tant que visiteur grâce à un ami qui me prendra en charge.

Vous lirez le compte rendu de l'Assemblée Générale dans la prochaine revue, ainsi que nos impressions sur Wieze.

Entretemps je vous souhaite une bonne année, une belle saison et des jours heureux derrière votre guidon. Restez prudents.

Paul Saint-Mard,

Président.



Het woordje van de Voorzitter.

Van ditjes en datjes en andere zaken...

Beste vrienden en vriendinnen,

Het jaar 2017 is voor mij eerder slecht beëindigd... op 19 december ben ik op de stoep rechtover mijn deur zwaar ten val gekomen, met als gevolg ... 6 weken gips na een chirurgische ingreep om mijn pols en voorarm te verstevigen bij middel van vijzen en platen... en nu heb ik het nog niet over de revalidatie.

Ik hoop nochtans aanwezig te kunnen zijn op de vergadering van 2 februari te Grimbergen teneinde samen de voorbereidingen van de Beurs van Wieze te treffen, waar ik als bezoeker met een vriend zal meerijden.

Het verslag van de Algemene Vergadering en ook onze indruk over de beurs van Wieze zullen in het ledenblad van maart verschijnen.

In afwachting wens ik jullie allen het beste voor het nieuwe jaar en veel rijgenot met uw oldtimers. Blijf voorzichtig.

Paul Saint-Mard,

Voorzitter.





*Foto's Algemene Vergadering 17.12.2017.
Photos Assemblée Générale du 17.12.2017.
Marie-Henriette Struyf.*

Wielen in beweging.

Een heel actieve en soms geanimeerde discussie over de toekomst van onze club vindt plaats. Met alle kinderen en kleinkinderen van onze leden ben je misschien geneigd te denken dat de toekomst van onze club er stralend en sterk uit ziet. Al deze rechtstreekse familieleden, samen met de nichten, neven en anderen gaan immers de motorfietsen van de familie erven, is het niet ?

Niet zo snel. Alhoewel we graag denken dat deze moto's zullen bewaard worden door de volgende generaties van dezelfde families kan de realiteit er heel anders uitzien.

Voor een ouder of grootouder in de CMB is het altijd een wonderbaarlijke ervaring wanneer een kind of kleinkind echte interesse toont voor motorfietsen in het algemeen. De passie voor onze tweewielige erfenis doorgeven aan de volgende generatie is een geheime droom van de meerderheid onder ons. Wij weten hoeveel plezier we hebben beleefd over de jaren. En dus kunnen we niet gelukkiger zijn wanneer de eerste interesse in motorfietsen van een kind rijpt en groeit in een passie voor machines uit het verleden.

Maar er is geen garantie dat onze nakomelingen net zo gefascineerd zullen zijn door oude machines als wij. Velen onder ons hebben broers of zussen die nog nooit op een motorfiets hebben gezeten. En de kans dat onze kinderen op net dezelfde manier zullen opgroeien is groot.

Ik weet dat velen onder jullie deze teleurstelling hebben meegemaakt. Recent, bijvoorbeeld, hoorde ik het verhaal van een grootvader die eigenaar was van een Indian Chief. Gedurende jaren heeft hij zijn jonge kleinzoon op de benzinetank gezet en er kleine ritjes mee gemaakt. Naar mate de kleinzoon ouder werd en kon meerijden voor langere ritten (ditmaal op de duozit) werd hem gezegd dat hij de Indian cadeau zou krijgen voor zijn 18^{de} verjaardag.

Toen hij 18 werd en zijn lang verwachte rijbewijs behaalde vroeg de kleinzoon wanneer hij de Indian zou krijgen. Het leek een ontroerend moment totdat de jonge man – denkend als een 18-jarige – zei dat hij niet kon wachten om de motorfiets te verkopen zodat hij een wagen kon kopen.

Het hart van de grootvader was gebroken en hij was vol afgrijzen. De kleinzoon heeft de motorfiets nooit gekregen, en hij werd kort daarna verkocht.

In een ander geval zag de eigenaar van verschillende oldtimers uit de jaren 70 een soortgelijke belofte om zijn passie door te geven aan zijn zoon. De zoon startte met minibikes, ging dan over op alle terreinmotoren om uiteindelijk over te stappen op grote motorcross machines. Niettegenstaande hun gezamenlijke interesse kreeg de zoon echter nooit de smaak te pakken voor de oude machines van zijn vader en zei hem dat “moderne machines zoveel meer betrouwbaar zijn”.

Het is moeilijk om over dat punt te debatteren maar de vader was er niet minder om teleurgesteld.

Maar natuurlijk, zelfs als de kinderen en kleinkinderen niet geïnteresseerd zijn in de motorfietsen van de familie, is er altijd wel iemand die ze met plezier zal kopen als ze te koop worden aangeboden, is het niet ? Dat is zeker waar, maar het lost het probleem niet op van hoe we jonge mensen interesse kunnen bijbrengen voor onze sport. Want wie zal het geld hebben om te betalen voor deze klassieke machine ? Is het de 25-jarige die net getrouwd is, een wagen moet afbetalen en een gezin wil stichten ? Of de 35-jarige die net een nieuw huis gekocht heeft ? Of de man van 45 met 2 hogeschool studenten ? Neen, het meest waarschijnlijke is dat deze oude machines zullen gekocht worden door iemand met veel geld en die verschillende motorfietsen in de garage staan heeft. Of misschien eindigen ze wel in een museum en worden ze nooit meer bereden.

Extreme voorbeelden ? Misschien, maar ze stemmen wel overeen met de realiteit die we elke dag zien. Minder eigenaars van oude machines vertaalt zich onvermijdelijk in een krimpende CMB, en mogelijk ook een verminderende interesse in het behouden van oude motorfietsen voor toekomstige generaties.

Daarom denk ik dat het absoluut noodzakelijk is dat wij binnen de CMB zoveel mogelijk nieuwe mensen in onze sport verwelkomen. Vertrouwen op het 35-jarig verleden van de CMB, de anciënniteit van onze leden en onze gedeelde dromen om de passie die we voelen voor oude motoren door te geven aan onze kinderen is misschien net niet voldoende om de CMB te ondersteunen voor de volgende 35 jaren.

We kunnen allen dit proces op gang trekken door iedereen, ongeacht de leeftijd of het merk van de motorfiets, te verwelkomen bij de CMB waar we weten dat de passie voor oude motorfietsen overvloedig aanwezig is.

Alfons De Borger.

Roues en mouvement.

Une discussion très active et parfois fougueuse concernant l'avenir de notre club a lieu en ce moment. Avec tous les enfants et les petits-enfants des membres du CMB le futur de notre club devrait être brillant et fort. Après tout, tous ces membres de la famille directe, plus les nièces, neveux et autres, vont hériter les motos de la famille, n'est-ce pas ? Pas si vite. Même si nous pensons que ces motos continueront à être préservées par les nouvelles générations de la même famille, la réalité peut être toute différente.

Pour un parent ou un grand parent dans le CMB c'est toujours une expérience formidable de constater qu'un enfant ou un petit enfant est réellement intéressé par les motos en général. Beaucoup d'entre nous partagent le rêve secret de passer notre héritage à deux roues à la génération suivante. Nous savons combien de plaisir ces anciennes motos nous ont apporté pendant des années. Nous sommes très heureux lorsque l'intérêt d'un jeune enfant pour les motos mature et devient une vraie passion pour des machines du passé.

Mais il n'y a aucune garantie que notre progéniture éprouvera la même fascination que nous. Beaucoup d'entre nous ont des frères et sœurs qui ne sont jamais montés sur une moto. Et il est fort possible que nos enfants grandiront de la même manière.

Je sais que beaucoup d'entre vous ont vécus cette déception.

Récemment, par exemple, j'ai entendu l'histoire d'un grand-père qui était le propriétaire d'une Indian Chief. Pendant des années il mettait son jeune petit-fils sur le réservoir et l'emménait pour des petites ballades. Lorsque le petit-fils grandit et pouvait accompagner son grand-père pour de plus grandes ballades (assis derrière lui à présent), le grand-père lui disait qu'il lui ferait cadeau de l'Indian pour son 18^{ième} anniversaire.

Lorsqu'il atteignit ses 18 ans et après qu'il eût obtenu son permis de conduire, le petit-fils demanda à son grand-père quand il recevrait l'Indian. Cela semblait un moment émouvant jusqu'au moment où le petit-fils, qui réfléchissait comme tous les jeunes du même âge, dit qu'il était impatient de pouvoir vendre la moto pour s'acheter une voiture. Le grand-père en avait le cœur brisé. Le petit-fils n'a jamais reçu la moto et elle fut vendue très peu de temps après.

Dans un autre cas, le propriétaire de plusieurs motos classiques des années 70 voyait une possibilité similaire de passer sa passion à son fils. Le fils débute avec des mini-motos, suivi de motos tous terrains pour enfin passer à des motos de cross. En dépit de leur intérêt partagé, le fils n'a pourtant jamais su apprécier les ancêtres de son père et lui disait que "les motos modernes sont tellement plus fiables". Il est difficile d'argumenter ce point, mais le père n'en était pas moins déçu. Bien sûr, même si les enfants et les petits-enfants ne sont pas intéressés par les anciennes motos de la famille, il y aura certainement toujours quelqu'un qui les achètera avec plaisir lorsqu'elles seront mises à la vente, n'est-ce pas ?

C'est certainement vrai mais cela ne résout pas le problème de comment enthousiasmer les jeunes pour notre sport. Après tout, qui aura les finances nécessaires pour acheter cette moto classique ? Est-ce que ce sera ce jeune de 25 ans qui vient de se marier, qui doit payer le financement de sa voiture et qui souhaite fonder une petite famille ? Ou ce jeune de 35 ans qui vient tout juste d'acheter une nouvelle maison ? Ou cet homme de 45 ans dont les enfants vont au collège ? Non, vraisemblablement ces anciennes machines seront achetées par quelqu'un qui a beaucoup d'argent et plusieurs motos dans son garage. A moins qu'elles ne finissent dans un musée, et ne rouleront plus jamais.

Des exemples extrêmes ? Peut-être, mais cela correspond à la réalité que nous voyons chaque jour. La conséquence du nombre déclinant de conducteurs d'anciennes motos est un CMB qui se réduit inévitablement, et probablement un intérêt en diminution pour préserver les anciennes motos pour les générations futures.

C'est pour cela qu'il est absolument impératif pour nous au sein du CMB d'accueillir le plus possible de nouveaux membres. S'appuyer sur notre héritage de 35 ans, l'ancienneté de nos membres et nos rêves partagés de passer la passion que nous éprouvons pour les anciennes motos à nos enfants et petits-enfants peut ne pas suffire pour s'assurer de la survie du CMB pour les prochains 35 ans.

Nous pouvons tous démarrer ce processus en accueillant toute nouvelle personne, indépendamment de l'âge ou de la marque de la moto, au sein du CMB où nous savons que la passion pour les anciennes motos est grande.

Alfons De Borger.

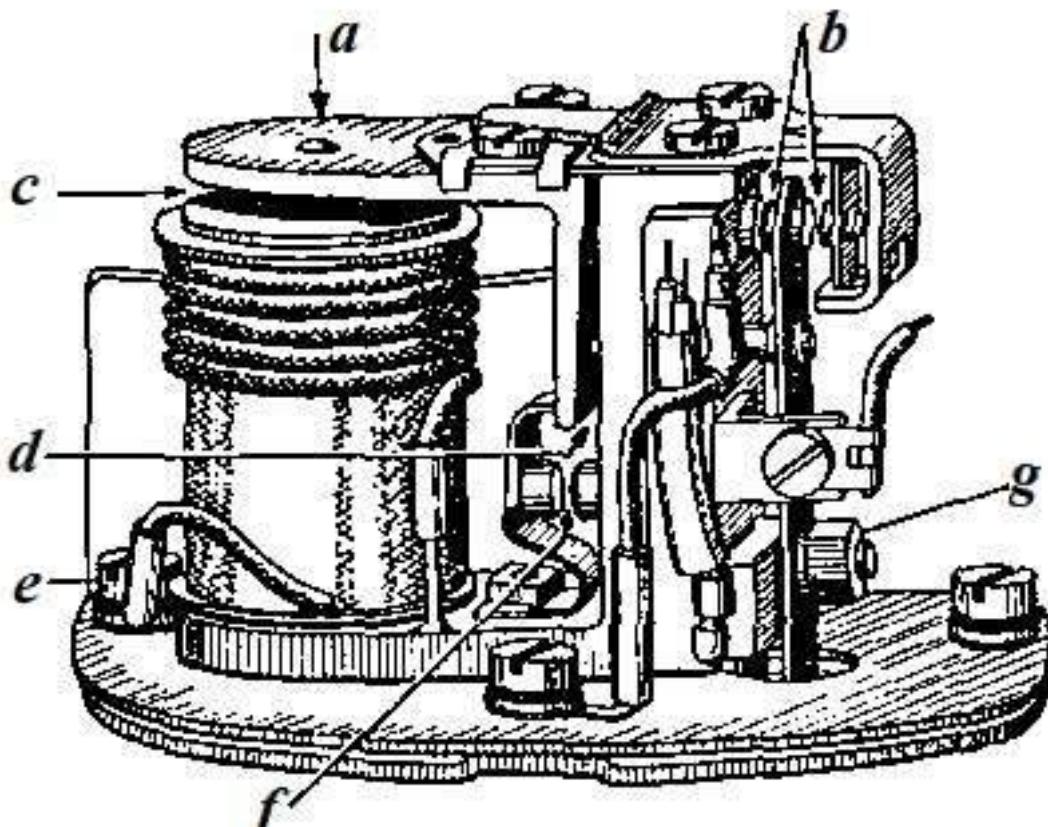
Un exemple de vérification de dynamo : BMW.

A. Essais rapides de la dynamo.

Mettre en service l'éclairage à pleins feux, actionner l'avertisseur électrique. La lumière ne doit baisser que de peu lors de l'emploi de l'avertisseur. Si non, il faut recharger la batterie au moyen d'une source indépendante.

Monter une batterie bien chargée, porter le moteur à un régime de 2.500 t/min environ, mettre l'éclairage à pleins feux, puis déconnecter le conducteur du pôle (-) de la batterie. La lumière doit être un peu plus claire lorsqu'on éloigne le câble de la borne (-) et un peu moins claire lorsque l'on touche la borne avec le câble.

Si l'inverse se produit, c'est que la dynamo ne produit pas assez de puissance et il faut agir sur le six-pans (**g**) à la partie inférieure du ressort de régulateur en le serrant de très peu (max 1/12 de tour).



B. Contrôle exact de l'équipement avec un ampèremètre.

Préparatifs : Employer un ampèremètre dont le point 0 se trouve au milieu de l'échelle. Monter sur l'équipement à contrôler une batterie bien chargée. Brancher l'ampèremètre entre la borne (-) de la batterie et la masse. Faire donner au projecteur un bref éclat et constater le sens dans lequel s'est déplacée l'aiguille de l'ampèremètre. C'est le sens du courant de décharge. Un déplacement en sens opposé signifiera donc charge.

Essai :

1. Faire tourner le moteur, déjà chaud, la moto étant sur la béquille et la 4^{ème} vitesse engagée, à 3.000 t/min environ ce qui correspond à une indication du compteur de 52 km/h (rapport solo) ou 45 km/h (rapport side-car).
2. Enclencher le grand phare et maintenir le régime un instant. L'ampèremètre doit indiquer un courant de charge de 0 à 0,5 A.
3. Si ce n'est pas le cas, éteindre le phare, puis arrêter le moteur. Si le courant était trop fort, desserrer de très peu (max. 1/12 de tour) l'écrou six pans (**g**) à la partie inférieure du ressort de régulateur.

Ces réglages du régulateur de tension ne doivent être effectués que si l'on est suffisamment averti. Si le courant était trop faible, serrer de très peu (max. 1/12 de tour) l'écrou six-pans (**g**) à la partie inférieure du ressort de régulateur.

Après ce réglage, recommencer comme ci-dessus le contrôle.

Si le courant prescrit n'est pas encore atteint, éteindre le phare et arrêter le moteur de nouveau, puis corriger le réglage du régulateur par l'écrou six-pans (**g**), une nouvelle fois. Ces réglages du régulateur de tension ne doivent être effectués que par un atelier spécialisé.

Ces opérations sont à répéter jusqu'à ce que la valeur correcte (0 à 0,5 A de courant de charge) soit obtenue.

Défaut	Remède
La lampe de contrôle de charge ne s'allume pas.	Redresser les ressorts de balais, remplacer les charbons usés, calibrer les charbons dans leur guide.
Les charbons ne s'appliquent pas bien au collecteur ou collent dans leur guide.	Nettoyer le collecteur avec un chiffon imbibé d'essence, nettoyer avec un racloir en bois les intervalles entre les lames.
Le collecteur est encrassé ou gras. Les contacts du régulateur sont encrassés.	Nettoyer les contacts par frottement d'une bandelette de toile mince, propre, introduite entre eux (point <i>b</i> sur le schéma). N'utiliser ici, en aucun cas une lime.
Enroulement primaire à la masse (un contact traverse l'isolation).	Vérifier bobinage et contacts, isoler les parties découvertes avec de la laque et remonter.
Bobinage de l'induit défectueux.	Remplacer l'induit.
La lampe de contrôle de charge s'éclaire faiblement en roulant. Si la lueur est très faible et spécialement si les feux sont en service, le fait est sans importance et la lampe témoin s'éclairera normalement dès que la batterie sera bien rechargée.	Recharger la batterie.
Si le problème persiste après recharge de la batterie, c'est que la batterie est endommagée.	Remplacer la batterie.

Connexions imparfaites.	Resserrer toutes les vis de connexion à la dynamo, au phare et à la batterie. Nettoyer la connexion de la batterie à la masse.
Contacts de commande du régulateur en mauvais état.	Nettoyer les contacts (<i>b</i> et <i>f</i>) par frottement d'une bandelette de toile mince, propre, introduite entre eux. N'utiliser ici, en aucun cas, une lime.
<p>La lampe de contrôle de charge s'éclaire très fortement ou brûle ou la batterie bouillonne.</p> <p>Remplacement fréquent de la lampe de contrôle.</p> <p>Le régulateur ne fonctionne pas.</p> <p>Tous cela est dû à la présence de corps étrangers, spécialement particules métalliques dans l'espace (<i>e</i>) entre l'armature et la bobine ou dans le contact (<i>f</i>).</p>	Eliminer les corps étrangers au moyen d'une bandelette de carton lisse et rigide.
Le régulateur ne fonctionne pas parce que sa liaison à la masse (<i>e</i>) est imparfaite.	Desserrer un peu, puis rebloquer la vis de fixation (<i>e</i>) assurant le contact de masse.
Contacts du régulateur brûlés, ressort de contact en forme de S, hors d'usage, fausses connections de la batterie (borne + à la masse d'où polarisation de la dynamo inversée).	Connecter correctement la batterie (borne négative à la masse) et appuyer légèrement, un instant très court, sur l'armature (<i>a</i>) du régulateur, afin que la polarisation correcte de la dynamo se rétablisse.

	Si le régulateur a été remplacé, il faut également appuyer un court instant et légèrement, sur l'armature (a) du régulateur neuf. Ces opérations s'effectuent, la dynamo étant à l'arrêt.
La lampe de contrôle s'éclaire à intervalles réguliers : court-circuit probable d'un des conducteurs.	D'abord mettre l'éclairage hors circuit, la clef de contact étant enfoncée dans sa position médiane. Si le défaut subsiste, contrôler les fils dynamo à phare, phare à témoin de point mort et avertisseur électrique. Si le défaut ne se révèle pas, enclencher les feux de stationnement et contrôler les conducteurs au feu arrière et au side-car, puis ceux qui mènent au feu de position et au phare. Si le défaut est encore introuvable, mettre les grands feux et contrôler les fils allant à l'ampoule Bilux et l'ampoule elle-même.
Le phare clignote ou s'éteint par moments : Câble cassé ou desserré dans une borne.	Localiser le défaut en poussant et en tirant légèrement les câbles. Remplacer le câble endommagé, resserrer les bornes desserrées.
Batterie défectueuse.	On peut constater une rupture de plaques en tirant et poussant légèrement les bornes de la batterie. Remplacer la batterie.

Een voorbeeld van dynamo nazicht : BMW.

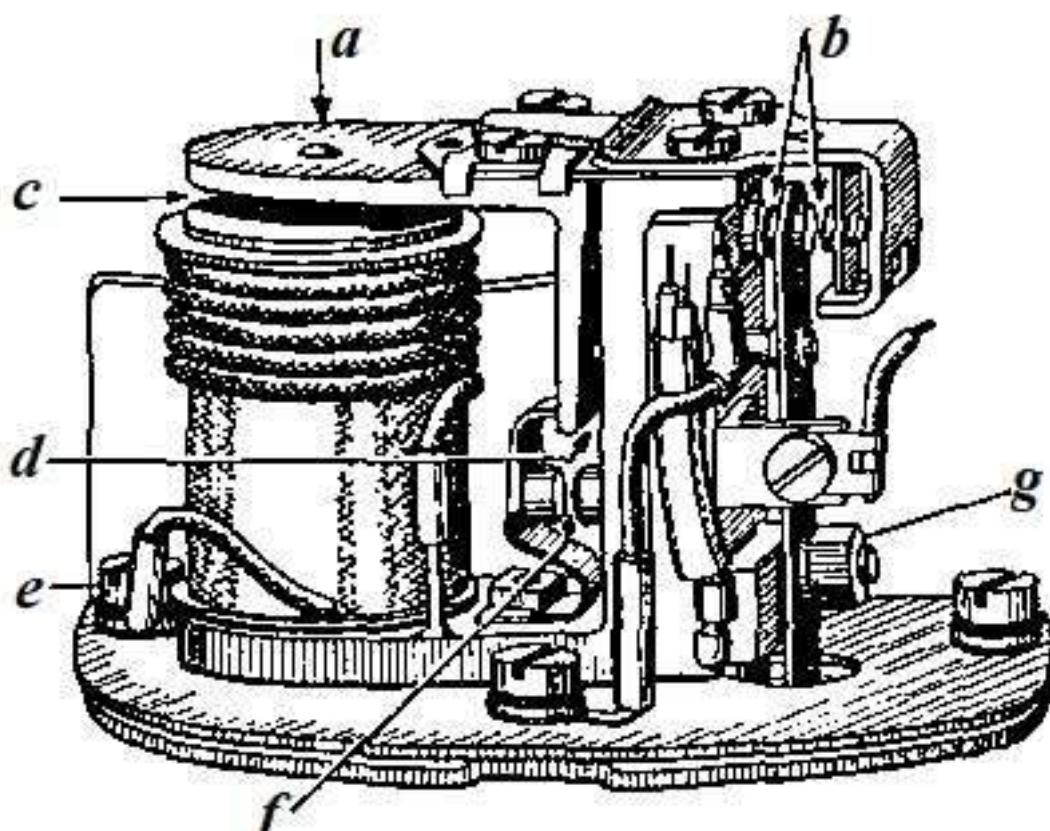
A. Snelle testen van de dynamo.

De volledige verlichting aansteken, als ook de klaxon.

De verlichting mag slechts heel weinig verminderen bij het gebruik van de klaxon. Zoniet moet de batterij herladen worden bij middel van een onafhankelijke stroombron.

Een goed geladen batterij aankoppelen, de motor op +/- 2500 rpm doen draaien, de volledige verlichting aansteken, en vervolgens de (-) pool van de batterij loskoppelen. De verlichting moet een beetje meer helder schijnen naar gelang men de (-) draad verwijderd van de batterij en een beetje minder helder wanneer men de (-) pool van de batterij met de kabel aanraakt.

Indien het tegenovergestelde gebeurt is dit een teken dat de dynamo te weinig vermogen levert. Dan moet men de zeskantige vijs (g) aan de onderkant van de veer van de regulator een beetje aanspannen (maximum 1/12^{de} draai).



B. Nauwkeurige controle bij middel van een amperemeter.

Voorbereiding : men gebruikt een amperemeter waarvan het *nul* punt zich te midden van de schaal bevindt. Men monteert een goed geladen batterij. De amperemeter wordt aangesloten tussen de (-) pool van de batterij en de massa. De verlichting een ogenblik aanschakelen om na te gaan in welke richting de naald van de amperemeter zal uitslaan. Dit is de richting van de ontlading van de batterij. Het tegengestelde zal bij gevolg wijzen op de lading van de batterij.

Test :

1. De warme motor ter plaatse in 4^{de} versnelling doen draaien rond 3.000 rpm, wat ongeveer overeenkomt met een snelheid van 52 km/h (solo) of 45 km/h (met side-car).
2. Het koplicht aansteken en het regime aanhouden. De amperemeter moet dan een laadstroom van 0 tot 0,5 A aanduiden.
3. Indien het niet het geval is, het koplicht uitschakelen en de motor stil zetten. Indien de stroom te hoog is, de zeskantige vijs (**g**) aan de onderkant van de veer van de regulator een heel klein beetje lossen (maximum 1/12^{de} toer).

Deze afstelling van de spanning regulator moeten uitgevoerd worden door bevoegde personen. Indien de stroom te laag is, de g schroef lichtjes aanspannen (maximum 1/12^{de} toer).

Na deze afstelling, opnieuw controleren zoals hierboven vermeld.

Indien de gepaste stroom nog niet bereikt is, licht en motor uitschakelen en vanaf punt (1) herbeginnen.

Deze afstellingen worden best uitgevoerd in gespecialiseerde werkplaatsen.

Deze handelingen worden herbegonnen tot dat de juiste waarde van de laadstroom bereikt is (0 tot 0,5 A).

Probleem	Oplossing
Het controlelampje van de lading brandt niet.	De koolveren vrij maken, de versleten kolen vervangen en aanpassen.
De kolen hechten niet voldoende aan de collector of blijven aan de huls plakken.	De collector reinigen met een in benzine gedrenkte vod, de voegen van de collector kuisen met een houten krabbertje.
De collector is aangeladen of vettig. De contacten van de regulator zijn aangeladen.	De contacten kuisen met een proper reepje linnen tussen de contacten (punt <i>b</i> op het schema). Gebruik nooit een vijl.
Primaire wikkeling aan de massa (kortgesloten).	Wikkeling en contacten nazien, de naakte delen isoleren bij middel van isolatieverf en opnieuw monteren.
Defecte wikkeling van de inductor.	De inductor vervangen.
Het controlelampje van de lading brandt zwakjes tijdens het rijden. Indien het controlelampje zwak brandt, in het bijzondere als de verlichting brandt, heeft dit geen belang : het controlelampje zal normaal branden van zodra de batterij geladen is.	De batterij laden.
Indien het probleem zich blijft voordoen na lading van de batterij wijst dit op een defecte batterij.	De batterij vervangen.

Slechte verbindingen.	Al de connectieschroeven van de dynamo, de lampen en de batterij aanspannen. Alle contacten en de massa zuiver maken.
Beschadigde contacten van de regulator.	De contacten (<i>b</i> en <i>f</i>) bij middel van een proper linnen bandje zuiver maken. In geen enkel geval een vijl gebruiken.
Het controlelampje van de lading brandt hevig, of brandt door, of de batterij kookt. Het controlelampje moet vaak vervangen worden. De regulator werkt niet. Dit alles wijst op vreemde deeltjes, in het bijzondere metalen deeltjes top plaats (<i>e</i>) tussen armatuur en bobijn of in de contacten (<i>f</i>).	De deeltjes verwijderen met een glad en stevig bandje karton.
De regulator werkt niet omdat de verbinding met de massa (<i>e</i>) onvoldoende is.	De massaschroef (<i>e</i>) lossen en terug aanspannen.
Contacten van de regulator verbrand, S-vormige veer van de contacten buiten gebruik, verkeerde verbinding van de batterij : (+) pool aan de massa met als gevolg omgekeerde polarisatie van de dynamo.	De batterij juist aansluiten (negative pool aan de massa) en een lichte druk uitvoeren op de armatuur (<i>a</i>) van de regulator teneinde de correcte polarisatie van de dynamo te herstellen.

	Indien de regulator vervangen werd, moet men ook een lichte druk uitvoeren op de armatuur (a) van de nieuwe regulator. Deze handelingen gebeuren steeds met stilstaande dynamo.
Het controlelampje pakt : wijst op een waarschijnlijke kortsluiting van een van de geleiders.	Eerst de verlichting uitschakelen, met de contactsleutel op zijn middenplaats. Indien het probleem blijft, de draad van de dynamo naar de lamp, de draad van de lamp naar het controlelampje van het dode punt, de draad naar de klaxon controleren. Indien men zodoende het defect niet gevonden heeft, de standverlichting aanzetten en nu de draden naar het achterlicht, naar de sidecar, vervolgens naar het standlicht en naar de koplamp nazien. Indien men nog geen defect gevonden heeft, de lampen en de draden er naartoe nazien.
De koplamp pakt of gaat af en toe uit : de draad is onderbroken of slecht aangesloten.	De bedrading volledig nazien en waar nodig vervangen. De aansluitingen nazien.
Defecte batterij.	De batterij vervangen.

Beurs Aarschot 03.12.2017.

Onze vriend Jean-Pierre Thielemans bezocht op 3 december de beurs van Aarschot en maakte er de volgende foto's.



Flandria Rekord met 2 cilinders.



The Norman met Villiers Junior blokje.

Bourse d'Aarschot du 03.12.2017.

Notre ami Jean-Pierre Thielemans s'est rendu à la bourse d'Aarschot et nous en a rapporté quelques photos...



Vélo-moteur BSA avec tout à l'arrière !

BSA fiets met alles in het achterwiel !

Ranst. 09.12.2017

Op vele beurzen had ik het gezelschap van mijn jongste broer, hij is er niet meer. Dan toch maar naar de retro beurs in Ranst.

Aan de parking te zien, goed volzet, was er weer veel volk zoals elk jaar. Na de kassa, een vettige stempel op ons hand, kwestie van binnen en buiten te mogen.

Een mens vraagt zich af van waar al dat oud materiaal blijft komen, onderdelen, fietsen, brommers en moto's, vaak twee wereldoorlogen doorstaan, of weggestopt in een kot, of onder het stro in een schuur, also aangeboden of als nieuw gerestaureerd.

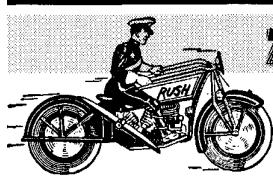
Dat is dan de verplaatsing waard, veel moois gezien en vrienden ontmoet, daar doen we het voor.

Uw dienaar, Mike Enfield.

P.S. Mijn beste wensen aan gans het CMB, een goede gezondheid en een frisse neus in de wind in 2018.



Victoria 250 cc 1954.



ZOEKERTJES • ANNONCES

RECHERCHE GEZOCHT

Zoek revue moto technique van een Laverda 1200 cc ts van 1980 of een kopie ervan.

eddy_degreeef@hotmail.com

TE KOOP A VENDRE

A vendre 250 revues LVM (La vie de la moto).

Toujours une page de mécanique moto ancienne.

Le tout à saisir pour 50 €. Se trouvent à Anderlecht.

Tel 02 521 48 91 gsm 0472 271 441

RAPPEL HERINNERRING

Aandacht :

Voor wie vergeten is zijn lidgeld te betalen is het hoogtijd, zoniet is dit het laatste ledenblad dat u ontvangt, en, erger nog, u zult niet meer kunnen genieten van de voordelige verzekering bij Marsh.

Attention :

A ceux qui n'ont pas encore réglé leur cotisation, il est grand temps, sinon cette revue est la dernière que vous recevez, mais encore, il ne vous sera plus possible de bénéficier du tarif préférentiel pour vos assurances chez Marsh.

27 € te betalen op rekening nr. BE89 0013 1986 8185

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

10- 11/02/2018	Moto Retro Wieze Thema : BMW 1969-1995	www.motoretrowieze.be
17- 18/02/2018	Bourse 't Echappementje Roeselare	Tel. 0473 962 486
24/02/2018	Bourse Schilde	Tel. 0477 277 372
04/03/2018	Oldtimer Beurs Donkmeer BOM Berlare	www.bomberlare.be
31/03 et 01/04	Bourse Ath	Tel. 0476 364 556
7- 8/04/2018	Central Classics Expo Houten (bij Utrecht)	www.CentralClassics.nl
04- 05/08/2018	Steinfort-G.D. Luxembourg Bourse Cars en bikes	www.vintage-steinfort.lu
24/11/2018	Oldtimermotorbeurs LOMC Panishof Bommershovenstraat 10A Borgloon	
Elke 2de Zondag v.d. maand	10u-12u Kofferbakverkoop “In de Fortuin” Gemeenteplein Kontich.	www.rAMCC.be

TREFFENS - CONCENTRATIONS

29/04/2018	Rallye Gillet Citadelle de Dinant	
13/05/2018	Marche-Bastogne-Marche pour motos avant 1960	www.mrfa.be Tel. 084 32 22 84
20/05/2018	Wasmes-Audemetz- Briffœil Motos pré-1940 130km en 2 boucles Wasmes Depôt du tram	patrick-30@hotmail.be
21/05/2018	Les tchapèles Oleye- Waremme Rue de la Source	M. Philippe Pier 0477 42 77 87 Facebook : LesTchapeles

31/05 - 03/06/2018	Zündapp Bella Treffen Meeuwen (Limburg)	www.zuendapp-bella.org
03/06/2018	Les amis du 50cc Abbaye de Villers Rue de l'Abbaye 55 Villers La Ville	Info : Lesamisdu50cc@skynet.be
17/06/2018	Moeder Lambik rondrit voor motoren pré-1965 Zaal Stokrode St-Amandusstraat 18 3511 Stokrooie Hasselt	www.lomc.eu Tel. 0475 247 994
23- 24/06/2018	BOM's veteranentoer	www.bomberlare.be Tel. 053 21 23 07
05/08/2018	Moto tour Steinfort 9h30 près du Centre Roudemer Luxemburg	www.vintage-steinfort.lu
09/09/2018	Balade d'automne Moto rétro Famenne Ardenne	www.mrfa.be

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

10- 11/02/2018	Moto Retro Wieze BMW Classics 1969-1995	www.motoretrowieze.be
7-11/02/2018	Retromobile Paris Porte de Versailles	www.retromobile.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>

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 : marco@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 !