



Mei-juni 2008

INHOUD

Woord van de voorzitter
De Wetgeving
Inschrijving bromfietsen
De Houten Brug
Motorolie-vervolg
kalenders varia
Club Kalender 2008
Advertenties
Babbelvonden



Woord van de voorzitter



Beste leden,

Als voorzitter van VVK en organisator van de nationale meeting van de BFOV, wens ik iedere deelnemer van VVK te bedanken voor zijn deelname. We waren opnieuw de best vertegenwoordigde club. Ik hoop dat u ervan genoten heeft en dat u veilig thuisgekomen bent.

De activiteiten van VVK draaien op volle toeren nu, de opkomst is positief en we zien alleen maar blij gezichten. We zijn er ons ook wel van bewust dat de hoge brandstofprijzen ook wel ergens in het achterhoofd zitten, maar zien ook dat de hobby de bovenhand haalt.

Ierland 2009 wordt zeker al een voltrefter op het gebied van deelnemers. We zullen op zoek moeten gaan naar hotels met een aanzienlijk aantal kamers. Begin september gaan we op verkenning en kort daarna houden we onze infoavond met een lekkere Ierse pint erbij.

Vanaf dit clubblad zullen we steeds een hoekje voorzien betreffende de wetgeving van de oldtimers. We hebben bij de verschillende voorstellingen in de afdelingen gemerkt dat steeds dezelfde vragen weerkeren en daarom zullen we daar extra aandacht aan besteden in ons clubblad. Hebt u nog een vraag waar u geen antwoord op weet, of hebt u iets gehoord, laat het ons weten zodanig dat we u de juiste informatie kunnen bezorgen.

Verder hopen we u te mogen ontmoeten op de Midsummerhappening van 29 juni 2008 en in het teken staat van 30 jaar VVK. Schrijf op tijd in en zorg vooral dat je erbij bent.

Veel leesplezier...en tot op een volgende ontmoeting

Peeter Henning
Algemene voorzitter VVK

DE WETGEVING

Vandaag behandelen we twee vragen :

1. Waar ligt het verschil tussen een O-plaat en normale plaat
2. Wat met het vervoer van kinderen in de oldtimer?

U hebt een probleem met de inschrijving van uw oldtimer ? Contacteer ons!

Waar ligt het verschil tussen een O-plaat en een normale plaat?

Vele liefhebbers zijn niet helemaal op de hoogte betreffende de verschillen tussen een O-plaat (Oldtimer), in voege gebracht sinds 1999, en een gewone nummerplaat voor de voertuigen 'oldtimers' genaamd. We maken van deze gelegenheid gebruik om de verschillen te verduidelijken.

Eerst en vooral de definitie van oldtimer.

- vanaf 25 jaar voor de auto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen
- vanaf 30 jaar voor de bedrijfsvoertuigen, militaire- en landbouwvoertuigen.

De V.V.K. vzw is verzekerd voor haar 'vrijwilligers' bij de NV FIDEA onder het polisnummer 30.503.654.

Vereniging zonder winstoogmerk - Maatschappelijke zetel: Muizenhoekstraat 53 - 2812 Muizen
Verantwoordelijke uitgever: Peeter Henning - De Bruynlaan 38 - 3130 Begijnendijk
Tel: 0478 32 71 97 - fax: 016 53 78 20 - email: vvkzvw@skynet.be - www.vlaamsevehikelklub.be
Afgiftekantoor: DEURNE 1 - Erkenningsnummer P2A3533 - 8 X PER JAAR
Drukkerij BRABO - Belcrownlaan 5 - 2100 Deurne - Tel: 03/326 37 17 - fax: 03/326 70 01

De O-plaat

- Nummerplaat beginnend met de letter O
- Voertuig vrijgesteld van technische keuring na de inschrijving met een O-plaat
- Beperkingen in het gebruik, namelijk enkel te gebruiken in een straal van 25 km tussen zonsopgang en zonsondergang, om proefritten te doen of om zich naar een behoorlijk toegelaten manifestatie te begeven.
- Oldtimerverzekering mogelijk
- Forfaitaire verkeersbelasting

De Gewone Nummerplaat

- Nummerplaat beginnende met een andere letter behalve met de letters O, M, Q, U, Z, of nummerplaat met 5 karakters
- Jaarlijkse periodieke verplichte keuring
- Geen beperkingen in het gebruik
- Oldtimerverzekering mogelijk
- Forfaitaire verkeersbelasting.

We raden iedere liefhebber aan om de formule van de gewone nummerplaat te kiezen zodanig dat u steeds in orde bent met de wetgeving op de inschrijving van de voertuigen en inzake de verzekering. Het enige verschil is de kostprijs van de jaarlijkse periodieke keuring

In een volgende editie zullen we de beperkingen eens onder de loep nemen.

Wat met het vervoer van kinderen in de oldtimer?

Sinds 1 september 2006 is het kinderzitje voor kinderen die kleiner zijn dan 1,35 meter verplicht geworden. Ondanks de inspanningen van de BFOV is er geen uitzondering bekomen voor het vervoer van kinderen in onze oldtimers. We geven u hier een overzicht van de verschillende mogelijkheden.

Schematisch overzicht van de verschillende mogelijkheden waar het kinderzitje al dan niet verplicht is
Principe

Voorin

Veiligheidsgordels aanwezig	Kinderen groter dan 135 cm en volwassenen	Verplicht dragen van de veiligheidsgordels
Veiligheidsgordels aanwezig	Kinderen kleiner dan 135 cm	Moeten vervoerd worden in een aangepast kinderzitje
Geen veiligheidsgordels aanwezig	Kinderen groter dan 135 cm en volwassenen	Moeten geen veiligheidsgordel dragen
Geen veiligheidsgordels aanwezig	Kinderen kleiner dan 135 cm	Mogen niet vervoerd worden
Achterin		
Veiligheidsgordels aanwezig	Kinderen groter dan 135 cm en volwassenen	Verplicht dragen van de veiligheidsgordels
Veiligheidsgordels aanwezig	Kinderen kleiner dan 135 cm	Moeten vervoerd worden in een aangepast kinderzitje
Geen veiligheidsgordels aanwezig	Kinderen groter dan 135 cm en volwassenen	Moeten geen veiligheidsgordel dragen
Geen veiligheidsgordels aanwezig	Kinderen tot 3 jaar	Mogen niet vervoerd worden

Het wordt praktisch onmogelijk voor onze jonge ouders met kinderen van minder dan drie jaar deel te nemen in familieverband aan de oldtimeractiviteiten.

Inschrijving bromfietsen

Er werd een wetsvoorstel ingediend om de bromfietsen te voorzien van een nummerplaat vanaf 2010. DE BFOV steunt deze intentie en wel voor de volgende redenen:

- Als een bromfiets gestolen wordt, zal het onmogelijk worden deze nog in te schrijven
 - Om bij te dragen tot de verkeersveiligheid, gezien we geen verschil zien tussen bestuurders van een bromfiets uit de jaren '60 en een bestuurder met een moderne bromfiets
 - Om eindelijk te kunnen bepalen welke merken van bromfietsen in ons land vertegenwoordigd zijn, want nu weten we eigenlijk niets
- We melden ook dat de BFOV deel uitmaakt van de werkgroep van het ministerie, alvorens het definitieve voorstel ter stemming gebracht wordt.

Wie heeft er bromfietsen onder onze leden? Het is misschien leuk om dit te weten en stuur gerust een foto door naar vvkvzw@skynet.be

Een Afrikaans auto-avontuur: "De Houten Brug."



Met een auto door Afrika? Hoevelen hebben dat niet uitgevoerd? Was het om een record te vestigen, of eenvoudig omdat de omstandigheden het hebben gewild dat men ongewone gevallen moet meemaken, ook wanneer men er niet naar heeft gezocht?

Wat er allemaal kan gebeuren wanneer men domweg op reis moet in de afrikaanse tropen, naar een afgelegen onderneming in een van de buurlanden – Ghana-

Vertrekkend vanaf een bekend hotel in de vroegere hoofdstad van Nigeria, Lagos was het bekend Hotel Mainland het centraal bureau van zaken die in verbinding met Europa verschillende commerciële handelingen onderhielden. We zijn einde 1970, en Nigeria is intussen een machtige petroleumpower geworden.

De afstanden liggen uiteraard tegenover onze nauwe Europese maatstaven helemaal anders...

Voeg maar liefst de moeilijkheden erbij die de wegen bovendien onzeker maken.

Niet "onveilig" om te worden beroofd, zoals in onze goede historische boeken werd verteld door geplunderde reizigers, maar eerder omwille van alle mogelijke verwickelingen die de verkozene weg aan de automobilist biedt; laat staan putten, grachten, moerassen, door onweer omgekipte bomen, wanneer soms ook de inwoners van een te door-kruisen dorp het obstakel kunnen vormen...

Zolang het weer gezond blijft, en de oorzaak van de reis voldoende pleit om toch met de auto de lange afstand te ondernemen? Kijkt men natuurlijk eerst naar de stand van zaken wat de wagen betreft: voldoende benzine, plus een paar gevulde "Jerrycans", reservewiel en extra band

en binnenband; een kleine 12 Volt compressor, het nodige gerief om zich uit de nood te helpen; oliebus, een stevige zaklamp, stalen breekstaaf, een hamer, U.S.A.- schop, en enkele elektro-zaken voor de ontsteking... En toch is er soms nog iets te weinig: bv een stuk domme ijzerdraad. Waarom niet?

Het is een soort van superstitie die daarenboven nog enkele dingen zou doen bijvoegen, maar dan komt men uiteindelijk bijna tot een kleine vrachtwagen. De bedoeling is alléén naar Accra (Ex Goldcoast, onder Engelse invloed, nu Ghana) te reizen, maar geen transportbedrijf te openen...

De te bezoeken personen zijn verwittigd, en zullen ons geduldig afwachten.

In een tijd waar de GSM en andere toestellen om een directe verbinding op te stellen helemaal niet bestonden, was het aangeraden om zichzelf te rekenen en de nodige depannagemiddelen aan boord te hebben.

De meeste van de normale "residenten" in het afrikaans gebied hebben wel een CB huis-radio-set, om in een of ander geval onderling te communiceren. In de stadszones net zoals elders is begrijpelijk-

kerwijze telefoon aanwezig. Wij beseften toen nog niet wat een klein telefoontje dat men heden in de zak schuift, kan betekenen, om naar gelang ergens een onmisbare hulp op te roepen. Ofschoon er steeds mag mee gerekend worden dat een kruisende automobilist, meestal een klein oponthoud aan een blijkbaar opgehouden chauffeur verleent, houdt dit vooralsnog in dat deze beleefde persoon vooreerst de klassieke vraag stelt: "Anything wrong Sir"? En indien er niets te vermelden is geeft men toch enkele joviale aanduidingen omtrent de gedane afstanden die in de ene richting zowel als in de andere werd bereiden...

Dit is steeds helpend, want men kan niet, in geval van erge moeilijkheden zomaar "een omweg" maken... In geval van een of andere zware belemmering dat men onderweg zou hebben gemerkt, ligt het in onze gewone mening een andere meestal nabije weg op te zoeken... Maar een omweg maken in de "Brousse" (bush in het Engels) meent dat er dan een ander spoor op te zoeken is... Maar géén kaart, noch mens uit de streek kent "een omweg"...

Want, een "omweg maken," neemt mee dat er dan ook ergens eentje bestaat! Dit is echter nergens te vinden.

De "directe baan" is dan ook een soort van halfontwikkelde rode-klie piste, getrokken tussen de "bushes" (onontwikkelde,

kleine niet ge-exploiteerde oerwouden), met de karige middelen van wegaanleg, in een ontwikkelingsland dat zich in evenwicht wil houden zonder merkbare uitgaven te besteden aan kostbare wegenissen, die ten andere liefst de steden of bijzondere, of belangrijke zones met elkaar zouden moeten verbinden.

Dat is en blijft intussen de principiële reden van de toestand in ieder ex-gecoloniseerd land...!

Aldus, deze "hoofdbaan" (main headway) kan bij heftige tropenregen soms onderbroken worden, daar een brug -immers altijd uit houtstammen tezamen gesteld – bij een hoogzwel-lende rivier aan de geweldige kracht van het water niet kan weerstaan.

Spijtig genoeg kan men de reizende personen aller aard, inclus de vrachters, of tankwagens niet bijtijds ver-

wittigen, en wat te doen indien men eenvoudig niet doorkan? Heel simpel! Men wacht! Maar de "Tamtam" zal de overheid van het dorp of van de sector hebben verwittigd, die na een tijd zullen opduiken om de schade te bekijken, terwijl men moet afwachten dat het weer enerzijds verbetert, en anderzijds het peil van het water zou zakken.

Het begrip is in het algemeen eerst de schade te beramen, een inventaris op te stellen verder het inschatten van hetgeen nodig zou zijn voor de herstelling – wanneer er ook geen heropbouw van de beschadigde brug geprogrammeerd zou zijn!

Het afwachten van de beslissingen naar gelang de omstandigheden is een pijnlijke ervaring. De blokkage van het verkeer kan zonder andere middelen niet worden opgelost, en een vertraging in een reis met een dag later aankomen, nooit een verrassend feit!...

Zal men dan eerst een "Camping-party" gaan denken, daar het afwachten van beslissingen en de oplossingen door een lokale overheid gepland, iedereen, en het verkeer zal stilleggen!



Dat het, een lange tijd zal vergen, benevens het aanbrennen en gereedmaken van het onmisbaar zwaar materiaal. Of diplomaat, tanker, koopman, vrachter of ingenieur, we liggen nu mooi stil, en elkeen begrijpt dat het wachten een must is. Een "retour" is heel zelden ondernomen, onmogelijke kruisingen en een hoof tijdverlies indien men ergens in de modderput kan zakken, kan niet worden geduld...

Er blijft zich te schikken hetgeen zowel het eten als de waarschijnlijke overnachting betreft...

Nochtans vermoedt men dat een dorp, met een houten brug over een ondiepe waterloopà toch iets betekent en dat een herstelling, na een meldenswaard ongeval sowieso moet gebeuren.

Een van de zwarte vrachters was eigenlijk meer op de hoogte, daar hij een vroeger geval had meegemaakt.

Het boomstammen – handelaarskonzern in het naaste dorp Bubangoe, niet zoverre van Port-Unambo-een kleine zeehaven- beschikt over een zware hydraulische kraan, en heeft deze constant in zijn bedrijf. Hij vertelt ons hoe de dorpschef over zijn radioverbinding de ramp moet melden, en waarschijnlijk heeft gedaan...

Het is aldus zeker dat niets kan worden gedaan dan een kraan in te zetten, en desnoods een paar stammen meer als steun te moeten gebruiken, terwijl de dorpingen zich als helpende kracht moeten inzetten. Dit is blijkbaar een soort "consensus" door de bestaande overheid goedgekeurd, omdat er misschien geen betere oplossing bestaat. Vreemde ondernemingen of lokale bedrijven zijn aldus wetmatig gebonden aan een onmisbare ingrijping met hun aan de overheid aangegeven materiaal of machines zoals rupstractoren, bulldozers, graafmachines, kranen enz... Men weet dan welke mogelijkheden de private ondernemers in de omstreken bezitten, en kunnen worden ingezet.

Half gerustgesteld gaat elkeen naar zijn wagen terug, daar het nog enkele uren zal duren vooraleer kraan en mensen beschikbaar zijn, en in een tropische nacht niets kan worden begonnen... Sedert de regen heeft opgehouden is ook de waterhoogte verminderd wat het ingrijpen in de hand werkt. Grote schijnwerpers zijn niet altijd beschikbaar, net zoals de bij ons bekende stroomgeneratoren... Laat ons dus maar wachten en zo vlug mogelijk trachten te slapen in de zwoele tropennacht. Enige "habitués" denken er anders over, en willen kaarten tot de brug zal klaar zijn. Snel hebben ze een tafeltje opgesteld en zullen in de nacht enkele pounds winnen, of verliezen...! Wil men een blik op de gewone bestaande bruggen werpen, zullen velen onder ons verbaasd opkijken...

Natuurlijk is er een primitief "vlak" uit gezaagde boomstammen gemaakt die bij elkaar gehecht op brede dwarsbalken liggen en een platform vertonen.

Duidelijk is de bekleding van deze reeks stammen verzorgd met vlakke zware plankerij waarop het verkeer één per één zijn doortocht verkrijgt. Elkaar kruisen op dergelijke bruggen is uit den boze.



Er is géén plaats voor twee. Men heeft eerst de sterkte, in tonnendragkracht berekend, met een voorafgaand inlands paneel aangegeven, en met aanduiding van het maximaal toegelaten gewicht; die z.g. elke fraude uitsluit... Elke brug is alhier een raar en fragiel monument dat elkeen moet kunnen gebruiken, en voorts moet worden beschermd. Een in uniform gezette opziener is de bewaker en signaleert of verbiedt elke abnormale doortocht, (die soms met een flink drink-

geldtoch over de brug geraakt...)

Indien het brugvlak met sterke dikke planken is belegd, dan denkt men liefst niet aan een zijbescherming die men in ons land een reling of "balustrade" zou kunnen noemen. Om in het midden te blijven zonder van de brugvlakte weg te slippen zijn 15 cm hoge, tamelijk dikke balken aan de bodem bevestigd zodat iedere gebruiker naar de breedte van zijn wielen de juiste "rails" kan kiezen terwijl de bevestigde balken, de oriëntering van de weg opvolgen en aldus de vehikels in het midden houdt.

De bruggen zijn natuurlijk met de meeste eenvoud in mekaar gestoken, en kunnen in geen geval vergeleken worden met onze constructies, uit ander materiaal vervaardigd en voor een langere duur berekend...!

Een brug = een stel zware planken, op boomstammen, aldus een plat "Platvorm" met houten "rails" en op twee oevers rustend. Meer komt er niet bij...!

Men wenst elkaar "a very good night" rekening houdend met een slapeloze afrikanacht...



"Good Morning to you!"...

Het geronk van een naderende grote machine, maakt een einde aan een onmogelijke nachtrust, en geeuwend gaan we kijken naar de kraan die zich alreeds met inboorlingen heeft ingezet, en als trailer, inderdaat een lading kleinere boomstammen die met de hulp van een reeks soliede Zwartten worden afgeladen.

Een zwaar kettingstel, met enorme scheepstouwen erbij, verwonderen ons, en het spektakel een brug met kabels, dikke touwen, sluitstukken, aan een hefkraan, aanhaken is in

deze tropenomstandigheden bijna een uitdaging.

De bijna omgekepte brug, uit zijn normale ligging door het wilde water gerukt zal door de touwen en kabels worden omringd, vooraleer deze de oude positie weer kan innemen.

Het spannend moment is aangekomen bij het heffen van het houtwerk, daar de krakende geluiden de meesten doen huiveren. Wat dan indien alles mislukt?

Meestal bekijkt men liefst op afstand, daar stukken en brokken op de afrikaanse manier worden behandeld met de vrees dat er iets afbreekt of losschiet!... Onze handelingen hebben eveneens hun risico, ongeacht het feit dat de werkwijze toch iets verschilt met onze methodes aan voorzorgen en ervaring...

Niettemin juichen we de werklui toe wanneer we bemerken dat de twee einden op hun steunen rusten, zonder bemerkbare schade. Lachend kijken onze brave negers naar hun publiek, en zijn

merkbaar gelukkig aan de blanke mensen iets technisch te hebben getoond.

Tussen onze mensen rijst terug een optimistische stemming. Weldra kunnen we terug door!

Niet zo snel! Zegt de werkmeester. De kruissteunen moeten worden aangebracht; het boren en aanschroeven van de stammen vergt nog een hele tijd, of willen jullie in de stroom terecht?

Men moet ermee instemmen, en indien we tegen de avond onze motoren kunnen starten zullen we al heel gelukkig elkaar de hand drukken!

Inboorlingen, bepaald de "mamas" hebben begrepen dat de wachtende mensen iets willen benutten, want hier is geen restaurant beschikbaar "na de bocht uit het oerwoud"!

Ze halen van hun hoofd de mand met allerlei vruchten, kleine soort "koekebakjes" en de centen veranderen van eigenaar.

Is deze brugkant misschien het commercieel centrum?

Intussen is een lange rij aan allerlei auto's achter elkaar aangekomen. Elkeen van bewuste chauffeurs zou geen andere kollegas

voorbijsteken om een plaatsje te winnen. Benieuwd komen ze ook kijken hoeverre de zaken zitten.

In Afrika is de solidariteit tussen de niet – Afrikaners heel anders. Desgevallend vraagt men soms rondom of er een of andere hulp nodig blijkt... In zulk geval zou het dan precies moeten gebeuren wanneer men in de holste duisternis, en met autodefect, er een vriendelijke reiziger zou opduiken...

Laat ons liefst niet dromen. "Everybody move on his own" m.a.w. en in ons "Latijns" = "Trek uw plan, man!"

Daar zullen we graag later nog wat berichten, daar we bij een andere nachtgelegenheid een avontuur meemaakten die ondergetekende nooit liet vermoeden hoe de oplossing onder de vorm van regen, de chauffeur en de wagen uit de nood hielp... Want, wanneer de motor iedere dienst wil weigeren, wat komt de regen hierbij doen?

Louis Villers

Motorolie: een ernstige aangelegenheid

Deel 2

Mag een synthetische olie worden vermengd met een semi-synthetische olie of een minerale olie?

Voor zover ze uit dezelfde familie van de zgn. koolwaterstoffen komen zijn ze zonder probleem onderling vermengbaar.

Mag men twee verschillende oliemerken onder elkaar gebruiken?

In principe is hier niets op tegen zolang de kwaliteit van eenzelfde niveau is en de viscositeit bij voorkeur dezelfde is.

Waarom additieven?

Additieven spelen een belangrijke rol gezien men op deze manier olie verkrijgt die aan zeer specifieke eigenschappen voldoet en dus onder meer geschikt is voor motoren met speciale eisen.

Detergente additieven: zij zorgen voor een bescherming van de bewegende delen in het motorblok, voorkomen afzetting en zorgen voor het neutraliseren van vocht en zuren tijdens het verbrandingsproces.

Dispergerende additieven: zij zorgen er voor dat vuildeeltjes niet afgezet worden in het motorblok en houden deze verdeeld in de oplossing.

Anti-Wear : zorgen voor verminderde slijtage.

Anti-oxidanten: gaan het verouderen tegen.

Metal Passivator/deactivators: gaan corrosie tegen

Anti-Foam: gaan schuimvorming tegen

Pour point depressant: verlagen het stolpunt

Viscositeits-index improvers: verbeteren de temperatuursgevoeligheid

Men zegt dat heel oude motoren, laat ons zeggen van voor de oorlog, niet gediend zijn van een moderne olie die voorzien is van additieven. Oh nee? Nee, want bij deze motoren is het juist de bedoeling dat de vuildeeltjes in het carter bezinken voor deze terug naar de lagers gaat. We laten het aan uw verbeelding over wat er in tegengesteld geval met je lagers gebeurt. Sommige dichtingen gaan lekken omdat de olie te dun is en ook omdat de oude dichtingen 'dichten' door de absorptie van de olie en de zwelling van de dichting.

Viscositeit, wat is dat?

Met viscositeit bedoelt men de dikte van de olie bij een bepaalde temperatuur. Hoe hoger de viscositeit, hoe dikker de olie dus.

Wanneer kiezen voor een olie met hoge viscositeit, wanneer voor een olie met lage viscositeit?

Hoge viscositeit:

Vermindert lekkages

Noodzakelijk voor smering bij hoge temperaturen

Men kan de motor hoger belasten bij een laag toerental

Lage viscositeit

Heeft een lagere weerstand

Geschikt voor hoge toerentallen bij hoge snelheden

Noodzakelijk voor smering bij lage temperaturen.

Hoe kan je nu de viscositeit van een motorolie herkennen?

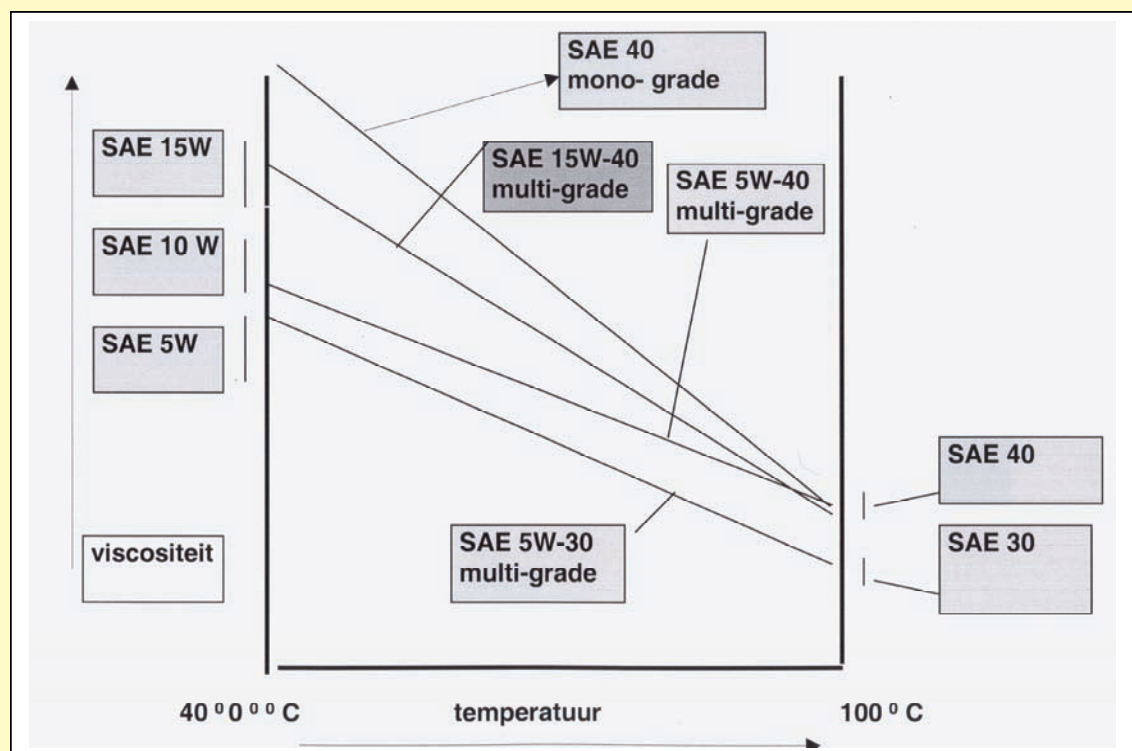
De viscositeit van een olie is zeer afhankelijk van de temperatuur.

Bij lage temperatuur is de viscositeit te herkennen aan een getal met daarachter de letter W. De meeste gebruikte zijn SAE: 0W,5W, 10W, 15W, 20W.

Bij hoge temperatuur is de viscositeit te herkennen aan een getal. De meest gebruikte zijn SAE: 30, 40, 50.

Doordat de motorolieviscositeit (meestal) bij lage en hoge viscositeit is vastgelegd worden er combinaties verkregen als: SAE: AW-30, 10W40, 15W-40, 20W50.

Algemeen geldt: hoe hoger het SAE nummer, hoe hoger de viscositeit



Vaak heeft men het ook over de viscositeitsindex. Wat is dat dan?

Met de viscositeitsindex geeft men aan hoe de olie reageert op temperatuur. Olie met een hoge viscositeitsindex is dus olie die minder zal aandikken bij lage temperaturen en minder verdunt bij hoge temperaturen. Een hoge viscositeit (vloeibaarheid van de olie) is dus helemaal iets anders dan een hoge viscositeitsindex (het gedrag van de olie bij hoge of lage temperaturen).

Singlegrade / multigrade

Singlegrade olie heeft slechts 1 viscositeitswaarde. Ze is geschikt voor de smering binnen een beperkt temperatuurgebied.

Multigrade olie heeft een hoge viscositeitsindex. Ze bevat zowel de eigenschappen van een dunne als van een dikke olie (dus de eigenschappen van zowel een olie met lage als met hoge viscositeit). Deze olie is tevens minder onderhevig aan veranderingen dan een singlegrade olie. Een multigrade olie heeft meerdere viscositeitswaarden. Multigrade olie is uitzonderlijk geschikt voor gebruik in verschillende seizoenen met een breed temperatuur gebied.

Tot omstreeks de jaren '50 waren de oliën singlegrade. Men diende dus een andere olie te gebruiken voor winter en zomer. Dit veranderde met de multigrade oliën waarbij de toegevoegde verbeteraars er voor zorgen dat de viscositeit of vloeibaarheid van de olie bij temperatuurstijgingen goed blijft.

De olie in onze oldtimers wordt veel minder belast dan in de huidige motoren mede door het feit dat er in verhouding veel meer olie aanwezig is per PK. De motor van een oldtimer heeft doorgaans nood aan een dikkere olie.

Hoe kies ik nu de juiste olie voor mijn oldtimer?

Raadpleeg het instructieboekje van de auto indien dit nog aanwezig is en vergelijk de gevraagde specificaties met de specificaties zoals ze vermeld staan op het etiket van de oliefles.

Informeer bij de garage indien het merk nog bestaat of ga op zoek op de beurzen naar een handleiding of technische informatie over uw wagen. Een zoekertje plaatsen op een website of in een magazine helpt u misschien ook aan de handleiding.

Wendt u desnoods tot het NCAD (Nederlands Centrum voor autohistorische documentatie). Zij bezitten een immense bibliotheek met technische gegevens van zeer veel merken en types. U moet zich wel persoonlijk ter plaatse begeven en de informatie is betalend. Info: www.NCAD.nl

THE WHITE STAR DIVISION - kalender 2008

- JUNI:** 27-28-29 juni : Internationaal Weekend van Hell On Wheels in Zuttendaal.
29 juni : Evenement Herdenking VVK 30 jaar in de buurt van Antwerpen.
- JULI:** 6 juli : Familieuitstap in de streek van Edingen met BBQ in Marcq. Uitnodiging van Club R.H.A (Rebecq).
11-12-13 juli : Camp 82AB en 101AB in Herselt –Blauberg.
18 tot 22 juli: The War and Peace Show in Beltring (UK). Iedereen die wenst te gaan schrijft zichzelf individueel in. De documenten zijn te vinden op het internet.
19-20-21 juli: Camp van 101AB-337Field Artillery in het domein van Huizingen .
Zondag 29 juli: Mid summer rondrit WSD.
- AUGUSTUS:** 8-9-10 augustus: Wings and Wheels te Ursel.
14-15-16-17 augustus : Camp Indian Head te Han-Sur-Lesse. Organisatie Indian Head.
30 en 31 augustus: Tanks in Town in Mons.
- SEPTEMBER:** Van 5/07 tot 9/9 manifestatie « Le Pas de Calais Liberé » in Souchez (Omgeving van Bethune. (Fr). Organisatie van MVCG ARTOIS .
12-13-14 september : The White Star Pajot Camp & White Star Liberation Run in Galmaarden. Organisatie : The White Star Division
- OKTOBER:** 5 oktober : rondrit afsluiting van het seizoen indien goed weer.

**Bijkomende informatie over de ritten van The White Star Division kan je bekomen bij:
Vandenneucker Jean-Jacques - tel: 054 58 01 92 - www.wsd-vvk.be**

Kalender VVK 2008

15.06.2008	9e Rondrit 't Wit Huis	Aarschot
18.06.2008	10e Haspengouw wandeldag - Ziekeren, St. Truiden	Pierre Slegers
22.06.2008	IJzeroute	West-Vlaanderen
22.06.2008	Haspengouwroute	Losse Koplampen
27.06.2008	Saharawandeling	Lommel
28.06.2008	Folkloristische stoet Mariekerke	Antwerpen
29.06.2008	Midsummerhappening 30 jaar	VVK
06.07.2008	Herk-de-Stad	Beringen/Aarschot
06.07.2008	Roots Rock Rally	Oost-Vlaanderen
20.07.2008	Antwerpen – Kust – Antwerpen	Antwerpen
27.07.2008	Bilzer Oldtimerrit	Losse Koplampen
03.08.2008	Rondrit Halen	Beringen + Losse Koplampen
14-17.08.2008	De Moezel – vierdaagse	Lommel
17.08.2008	Beverlo	Beringen
24.08.2008	Half Oogstroute	Asse
24.08.2008	Rondrit	Losse Koplampen
31.08.2008	Interclubtreffen + rit	Lommel + Losse Koplampen
07.09.2008	Waasland Oldtimerrondrit	Antwerpen
12-13-14.09	Camp The White Star Division	The White Star Division
14.09.2008	Flanders Fields Route	West-Vlaanderen
14.09.2008	De Bloemeligen	Losse Koplampen
21.09.2008	Minderjarigenzorg Ter Dreve	VVK
28.09.2008	Hagelandrit	Aarschot
28.09.2008	Land van Ham rit	Losse Koplampen
05.10.2008	Oldtimerrit Eversel	Beringen
12.10.2008	VVK Goes 4X4	Aarschot
12.10.2008	Deur 't Vloams Bos	Oost-Vlaanderen
19.10.2008	Herfstrit	Asse
19.10.2008	Herfstrondrit	Losse Koplampen
08.11.2008	Klubfeest	VVK
13.12.2008	Kerstfeest	Lommel

De data in de kalender zijn steeds onder voorbehoud en ze kunnen in een volgend clubblad gewijzigd zijn. Hou steeds goed de uitnodigingen in het oog die bij uw clubblad gevoegd zijn. Alleen deze activiteiten gaan door onder het vaandel van uw club. Voor bijkomende informatie kan u altijd contact opnemen met de regionale verantwoordelijke.

Voor informatie betreffende de rondritten van de Losse Koplampen neemt u contact op met

WILLY MOONS : 0495 75 41 60 - 011 42 88 07

Samenkomst voor de Losse Koplampen: Clublokaal Beringen TAVERNE MODERN om 13 uur of indien elders wordt dit meegedeeld bij de inschrijving. Inschrijven uiterlijk de dag voor de rit.

GALMAARDEN
12, 13 en 14 September 2008

★

**2nd White Star Pajot Camp
&
The White Star Liberation Run**
Galmaarden-Zottegem-Galmaarden

« The White Star Division » organiseert zijn 2de kamp voor originele WW2 licht & zwaar voertuigen, veldartillerie en re-enactor groepen.

Location : Top Bosberg
Heirbaan , B1570 Galmaarden

Information :
Jean-Jacques Vandenneucker
054/58.01.92
0497/59.92.17
www.wsd-vvk.be

AUTOMOBIEL NOSTALGIE



Tijdens de doortocht in Normandië genomen op de D 513 langs de kust, tussen Honfleur en Houlgate.
Garagegevel in Art Deco stijl (momenteel dienst als gesloten parking)
Vermeieren Danny

TE KOOP

Opel Rekord PII Caravan

Voor opmaak, wagen voor 99,99 % volledig, alle papieren aanwezig
Bouwjaar : 1960
Cylinder inhoud : 1500
Gering productieaantal
Vraagprijs : 1000,- €

Inlichtingen :

Gysels Nicole
Normandiestraat, 2
8560 Wevelgem
0475/67.29.45



Babbela- avonden

Aarschot

Iedere laatste vrijdag
om de twee maand
25 juli

Café De Dorpspomp
Dorp 82
2230 Herselt

Antwerpen

Iedere eerste woensdag
2 juli
6 augustus

Café Bellevue
Reetsesteenweg 75
2630 Aartselaar

Asse

Iedere eerste vrijdag
4 juli
1 augustus

Café De Pennant
Gasthuisstraat 32
1745 Opwijk

Beringen

Iedere tweede vrijdag
13 juni
11 juli
8 augustus
Taverne Modern
Koolmijnlaan 210
3582 Beringen

Lommel

Iedere vierde vrijdag
27 juni
25 juli

Taverne De Lossing
Lossingsweg 21
3920 Lommel

West-Vlaanderen

Iedere eerste vrijdag
4 juli
1 augustus

Café Gemeente St. Joris
Sint-Jorisplein 12
8620 Nieuwpoort

Oost-Vlaanderen

Iedere tweede vrijdag
13 juni
11 juli
8 augustus

Café "The Roots"
Staatsbaan 31 A
9870 Zulte

Van harte welkom aan onze leden!

Onze babbela-avonden vangen aan telkens om 20 uur en worden gehouden in onze regionale clublokalen.