

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

Maandelijks tijdschrift - Revue mensuelle.

Octobre/Oktober 2012

Numéro **319^{de}** nummer

Verzending -expédition : Postkantoor Libramont

Jumelé avec

Affilié à

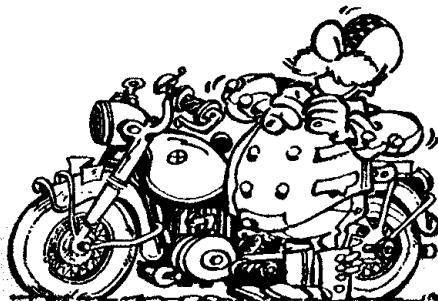
Verbroederd met

Aangesloten bij

VMCC South Wales

FBVA-BFOV

AMCA Europe



*Expo Moto Retro Wieze.
22-23/09/2012.*

Foto : M.H. Struyf.

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 REPONSE!!!
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 **22 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 **22 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 cher(e)s ami(e)s,

L'ouverture des Jeux Olympiques fut un spectacle inoubliable et une prouesse technique qui créa la surprise. Nous eûmes droit à douze heures de sport par jour et ce fut une frustration de plus pour ceux qui travaillent pendant que les autres se reposent ! C'est une des seules prérogatives des pensionnés. Ce qui m'a surpris, c'est la sophistication du matériel utilisé dans certaines disciplines. Ce que j'admire, c'est la maestria des athlètes handicapés dans l'ensemble des sports.

Et merci, Monsieur Rogge pour votre dévouement.

Sachez que lors d'une course hippique à Ostende par exemple, c'est le cheval le champion, le jockey vient ensuite....

Le ciel s'assombrit un peu plus chaque jour. Nous perdons en moyenne 3 minutes 30 secondes de luminosité par jour.

Nous vous avons concocté, Yves et moi, un beau rallye pour le mois d'octobre (le21). Voyez l'article spécifique plus loin dans la revue.

J'ai été tristement surpris d'apprendre que la réunion rallye des motos d'Ostende avait eu lieu sans que personne dans le club ne me fasse passer l'information. N'avons-nous pas un relais à Ostende, j'aurais cru que oui, un club est, et là je me répète, une "auberge espagnole". On n'en retire que si on amène quelque chose avec soi. Ceux qui prennent sans donner sont de piètres membres. Je leur conseille d'aller voir en France, Grande-Bretagne, Hollande, etc... cela ne dure pas longtemps qu'ils sont estampillés "profiteurs" à titres divers et exclus des centres d'intérêt par peur du pillage.

Wieze 2012, le petit Wieze de l'automne a été un franc succès, jamais aussi bondé que le grand Wieze du mois de février.

Un coup de chapeau aux organisateurs de l'exposition, très belle présentation et des scooters remarquables (dont un Minerva !).

Ce Wieze de septembre est surtout un endroit où l'on se retrouve pour échanger des adresses utiles, des souvenirs de rallyes et de sorties, des nouvelles bonnes et quelquefois moins bonnes...

Nous serons présents à Wieze en février 2013 avec notre stand habituel.

Le tour de France des motos anciennes est passé par la Belgique, par Laarne, au Sud de Gand, lieu bien connu pour son château magnifique. Les gars (les participants) venaient de tous les horizons de la France. Des histoires à raconter, ils en ont, et notre Gantois participant, Freddy Verheyden, sera sûrement sollicité par les membres des clubs régionaux. J'ai retrouvé à Laarne des amis d'Anvers et de la frontière française, tous venus voir et admirer le courage et l'endurance des participants tous sexagénaires (si pas plus). En deux mots, vous participez avec votre moto, votre tente (oui, oui...), votre sac de couchage, vos outils, et votre liste de copains pouvant servir de relais en cas de pépins et de pannes sérieuses (pour vous prêter une boîte de vitesses par exemple, vous l'amener sur place avec l'outillage ad hoc et vous aider à la remonter).

Les repas, matin et soir, c'est l'organisation qui s'en occupe, le midi, c'est à votre choix, sandwiches ou la rôtisserie (si on vous laisse entrer...). La camionnette suit avec votre barda, le fameux Doctor Mekanik, qui soigne tout ce qui roule !

N'oubliez pas le rallye surprise du 21 octobre.

Notez déjà dans votre agenda :

A. Le dimanche 21 octobre à partir de 9h sur l'allée centrale du château d'Hélécine, départ à 10 h précises.

Parking à l'arrière pour les camionnettes et voitures. L'idée est de venir et retourner à moto ! Organisation : V.M.C.B., L.O.M. et **C.M.B.**

B. Le dimanche 25 novembre 2012, notre Assemblée Générale.

Une convocation personnelle (avec l'ordre du jour) vous sera envoyée par la poste.

Roulez prudemment.

Paul Saint-Mard,

Président.

Het woordje van de Voorzitter.

Van ditjes, datjes en andere zaken.

Beste vrienden en vriendinnen,

De opening van de Olympische Spelen was een onvergetelijk en technisch hoogstaand schouwspel. We werden verwend met twaalf uur sport per dag, eens te meer een frustratie voor de werkenden, terwijl anderen van de rust kunnen genieten, één van de weinige voordelen van de gepensioneerden. Wat mij vooral verraste was de verfijndheid van het gebruikte materieel in sommige disciplines. Ik heb veel bewondering voor de maestria van de atleten met een beperking, en dit in alle sporten. Dank u, Mijnheer Rogge, voor uw toewijding. In de paardensport, bij voorbeeld op de paardenkoers in Oostende, is het paard kampioen, en de jockey komt na.

De dagen worden korter. We verliezen gemiddeld 3 minuten en 30 seconden licht per dag.

Yves en ik hebben samen een mooie rally uitgestippeld voor het einde van de maand oktober (de 21ste). Zie verder in het blad.

Ik was teleurgesteld toen ik vernam dat de rally van Oostende plaats had gehad zonder dat iemand van de club ons ingelicht heeft.

Hebben we geen aanknooppunt meer in Oostende ? Ik dacht van wel. Een club is, ik herhaal het, een "Spaanse herberg", waar iedereen iets bijbrengt en waar iedereen iets uit haalt.

Diegenen die nemen zonder te geven zijn "schoeffeleirs".

Ik raad hen aan, een kijkje te nemen in Frankrijk, in Engeland, in Nederland, enz... het duurt niet lang, of ze worden als "profiteurs" bestempeld ten verschillende titels, en uit de kring gestoten uit angst voor plundering.

Wieze 2012, de kleine herfstbeurs van Wieze kende veel succes, maar toch geen massa toeloop zoals voor de grote beurs van februari.

Ik doe mijn hoed af voor de organisatoren van deze zeer mooie tentoonstelling van uitzonderlijke scooters (waaronder een Minerva !).

De septemberbeurs te Wieze is vooral een plaats waar nuttige adressen kunnen doorgegeven worden, waar men de herinneringen aan rally's en ritten, het goede en het soms minder goede nieuws meedeelt. Traditiegetrouw zal onze club in februari 2013 een stand hebben op de beurs van Wieze.

De Ronde van Frankrijk voor oude motoren is in België geweest, te Laarne, ten zuiden van Gent, zeer bekend voor het prachtige Waterkasteel. De deelnemers kwamen uit alle hoeken van Frankrijk. Er was veel te vertellen, en onze deelnemende Gentenaar, Freddy Verheyden, zal zeker gevraagd worden voor de plaatselijke clubs. Ik heb te Laarne vrienden ontmoet, uit Antwerpen, van aan de Franse grens, allen waren gekomen om de moed en het uithoudingsvermogen te bewonderen van de deelnemers, allen om en bij de zestig (en misschien meer). In twee woorden, u rijdt met uw motor, uw tent (ja, ja...), uw slaapzak, uw gereedschap, en de lijst van vrienden die u kunnen helpen in geval van ongemakken en ernstige defecten (zoals om u een versnellingsbak te lenen en deze ter plaatse met het nodige gereedschap te brengen, en u helpen bij de opbouw). De organisatie zorgt voor het ontbijt en het avondmaal. 's Middags is het uw keuze, sandwiches of restaurant (als ze u binnen laten...). Een bestelwagen volgt met al uw rommel, en de befaamde Doctor Mekanik, die al wat rijdt verzorgt ! Vergeet onze verrassingsrally op 21 oktober niet.

Noteer alvast in uw agenda :

A. Zondag 21 oktober vanaf 9 uur op de centrale laan van het kasteel van Hélécine, vertrek om 10 uur stipt.

Parking achteraan voor wagens, camionnettes en aanhangwagens.

Gewenst : heen- en terugrit per moto !

Organisatie : V.M.C.B., L.O.M.en **C.M.B.**

B. Zondag 25 november 2012, onze Algemene Vergadering.

De oproepingsbrief (met de agendapunten) zal u met de post opgestuurd worden.

Rijd voorzichtig.

Paul Saint-Mard,

Voorzitter.

Promenade Surprise

pour motos d'avant 1960

Verrassing Rit

vóór pre'60 motorfietsen

21/10/2012

Hélécine

Domaine Provincial
Rue Armand Dewolf 2 • 1357 Hélécine
www.domaine-helecine.be



21/10/2012

Hélécine

Promenade Surprise pour motos d'avant 1960

Une organisation du **CMB**



Ce rassemblement est exclusivement réservé aux motos construites avant 1960.

La préinscription est recommandée, merci pour les organisateurs...

- Accueil à partir de 8h30.
- Départ de la promenade à 9h00 (\pm 81 km)
- Étape à 12h30. Déjeuner (Lunch à \pm 12 euros) au Château d'Hélécine
- Départ de la promenade à 14h00 (\pm 55 km)
- Retour au Château d'Hélécine vers \pm 17h30.
- **Parcours Roadbook**
- **Remorque de dépannage prévue pour les malchanceux**
- **Participation aux frais : € 5,00-**

Adresse du jour :

Domaine Provincial d'Hélécine
rue Armand Dewolf 2 • BE-1357 Hélécine

Informations :

Pierre Dock : 0479 639 710
Email : pierre.dock@skynet.be

Payement :

Sur place

Formulaire d'inscription

• • • • • • • • • • • • • • • •

à renvoyer avant le 15 octobre 2012

Nom :

Prénom :

Rue :

Code Postal :

Localité :

Pays :

Tél :

Email :

Marque:

Cylindrée : Année de construction :

Je déclare que ma moto est en parfait état de fonctionnement et correctement assurée.

Date :

Signature du participant

.....

Bulletin à renvoyer à

Pierre Dock

Streekstraat 74 • 3080 Tervuren

pierre.dock@skynet.be

Inschrijvingsformulier

• • • • • • • • • • • • • • •

terug te sturen vóór 15 oktober 2012

Naam :

Voornaam :

Straat :

Postcode :

Plaats :

Land :

Tel :

Email :

Merk :

Cylinderhouder : Bouwjaar :

Nummer van motor en kader:

Ik verklaar dat mijn motor technisch in orde en
verzekerd is.

Datum :

Handtekening van de deelnemer

Formulier terug te sturen naar

Pierre Dock

Streekstraat 74 • 3080 Tervuren

pierre.dock@skynet.be

21/10/2012

Hélécine

Verrassing Rit vóór Pre'65 motorfietsen

Een organisatie van de **CMB**



Toegankelijk motorfietsen gebouwd vóór 1960

Voorinschrijving is gevraagd, bedank voor de organisatoren...

Ontvangst vanaf 8u30.

- Vertrek van de rit vanaf 9u00 (\pm 81 km)
- Middagstop 12u30 : middagmaal (lunch \pm 12 euros) te Hélécine
- Vertrek van de rit vanaf 14u00 (\pm 55 km).
- Terug aan de Château d'Hélécine : \pm 17u30
- *Roadbook*
- *Depannagewagen voorzien voor de pechvogels*
- *Inschrijving bedraagt : € 5,00-*

Plaats van het gebeuren :

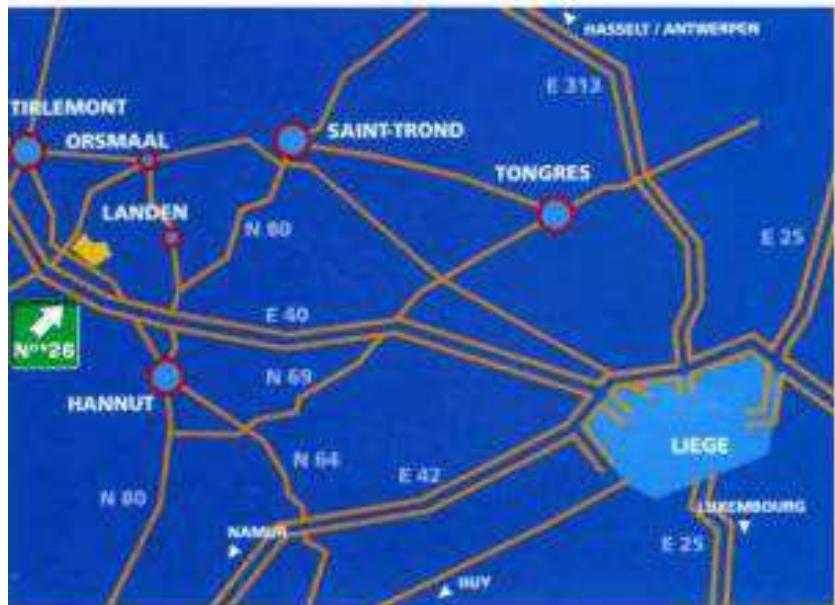
Domaine Provincial d'Hélécine
rue Armand Dewolf 2 • BE-1357 Hélécine

Informaties :

Pierre Dock : 0479 639 710
Email : pierre.dock@skynet.be

Betalingen :

Ter plaatse



Denderleeuw, 20 september 2012.

Beste liefhebber van den aave motocyclette,

Begin september ben ik gaan informeren bij de gewezen champetter van Vlierzele of hij wist van de MTO rit in Oostende.

En ja, die ging door op 16.09.2012, verzameling op het Wapenplein. Daar ben ik niet voor naartoe gereden want de meesten zetten hun oud paard op een trailer om dan de rit te rijden en op het laatste van de dag met moto en trailer weer naar huis. Een trailer heb ik niet, dus ben ik in de namiddag naar de voorlaatste stopplaats in Oudenburg gereden. Ja ja, dik twee uur op de moto aan één stuk langs de N9.

Na de verzameling zijn we dan naar Zandvoorde gereden voor de prijsuitdeling. Daar ben ik niet binnen geweest, er was veel te veel moois buiten te zien, vooral de Engelse rijders stonden daar met nogal zeldzame machines en laverend van de ene moto naar de andere om al dat schoons in mijn fotodoosje te krijgen tot het filmpje op was en tijd om terug dik twee uur naar huis te rijden en onze Bullet 350 heeft dat weer heel goed gedaan.

Alvast beste groeten.

Mike Enfield.



Foto M. Vanhouche.

Denderleeuw, le 20 septembre 2012.

Cher amateur de moto ancienne,

Début septembre je me suis informé auprès de l'ancien garde champêtre de Vlierzele s'il savait quelque chose au sujet de la balade du MTO à Ostende. Et, oui, celle-ci avait lieu le 16.09.2012, avec rassemblement sur la Wapenplein. Je n'y suis pas allé en moto pour participer à la balade, car la plupart des participants hissent leur vieux cheval sur une remorque pour se rendre au point de départ, font la promenade à moto, et en fin de journée en ramènent la moto sur la remorque. Comme je n'ai pas de remorque, je me suis rendu l'après-midi à moto à l'avant-dernier arrêt à Oudenburg.

Oui, oui, deux bonnes heures en moto, d'une traite, par la N9.

Après le rassemblement, nous avons roulé vers Zandvoorde où avait lieu la remise des prix. Et là, je ne suis pas entré, il y avait beaucoup trop de belles mécaniques à admirer à l'extérieur, en particulier les participants Anglais étaient venus avec des machines remarquables. J'ai louvoyé d'une moto à l'autre pour fixer toutes ces belles mécaniques sur la pellicule, jusqu'à épuisement de mon film. Puis vint le moment de reprendre le chemin de la maison, deux bonnes heures de route, ce que notre Bullet 350 a une fois de plus réussi sans problème. Meilleures salutations.

Mike Enfield.

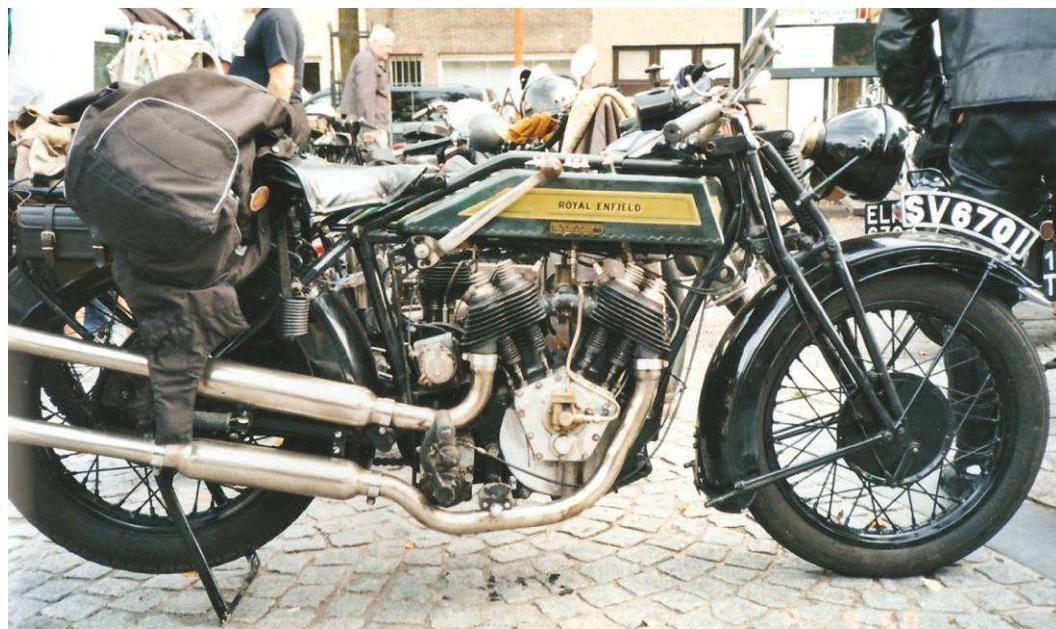


Photo M. Vanhouche.

Zonder Bougie geen energie (eerste deel)!

‘Klein, maar fijn,’ Luidt een bekend gezegde. Dat geldt zeker voor een belangrijk motoronderdeel als de bougie. Tegenwoordig zijn er maar weinig problemen meer met de bougies en de problemen die er zijn, kunnen in de meeste gevallen eenvoudig verholpen worden.

De functie van een bougie is om op het juiste moment een vonk te laten overspringen in de verbrandingskamer van een motor.

De vonkende bougie ontsteekt het benzineluchtmengsel, waardoor de verbranding op gang komt. Zo eenvoudig zit dat. Zonder bougie geen vonk en zonder vonk geen draaiende motor.

Hoe zit een bougie in elkaar?

Een blik op de doorsnede tekening maakt veel duidelijk.

Een in het midden van de bougie gemonteerd draadje, de centrale elektrode genoemd, zit met het ene eind in de verbrandingskamer. Vlak daarnaast zit een ander draadje, de massa-elektrode geheten, welke vastzit aan het ijzeren deel van de bougie. Het andere eind van de centrale elektrode steekt boven de bougie uit. Daarop past een bougiekap, welke met een hoogspanningskabel (de bougiekabel genoemd) verbonden is met de bobine. De bobine is feitelijk niets anders dan een transformator, die uit laagspanning (12 volt) hoogspanning maakt (15000 volt). In de bobine wordt een zeer hoge elektrische spanning opgewekt, die een uitweg zoekt.

Via een bougiekabel komt de centrale elektrode van de bougie onder spanning te staan, net zo lang tot de spanning zo hoog is opgelopen dat de afstand naar de massa-elektrode overbrugd kan worden: op dat moment springt er een vonk over.

Centrale elektrode goed isoleren.

Gezien de hoge spanning, heeft de elektrische lading de neiging om ook via andere wegen te vloeien dan via de elektroden.

Maar we willen de vonk maar op één plaats: namelijk in de verbrandingskamer en van de centrale elektrode naar de massa elektrode. Om dat te bereiken dient de centrale elektrode dus goed geïsoleerd te zijn. Daarom wordt er van een keramisch materiaal, porselein, gebruik gemaakt, waarin de centrale elektrode wordt verpakt. De plaatsen waar lekstroom kan optreden zijn nogal voor de hand liggend.

Aan de buitenzijde van de bougie probeert de vonk over te springen van de bougiekap naar het metalen deel van de bougie (het zeskant). Dan hebben we dus wel een vonk, maar op de verkeerde plaats. Ook binninnen kan het mis gaan. De stroom vloeit langs de porseleinen neus naar het ijzeren deel van de bougie en er is dus weer geen vonk op de goede plaats. Wat kunnen we daartegen doen?

In de eerste plaats zorgen dat de bougie aan de buitenkant schoon blijft en dat vocht geen kans krijgt op het porselein te komen.

Tegenwoordig zijn daar speciale vloeistoffen en vetten voor, meestal op siliconenbasis.

De problemen in het inwendige lossen we op door een bougie te kiezen met de juiste warmtegraad. Als we de centrale elektrode en zijn omgeving op de juiste werktemperatuur houden, hoeven we geen problemen te verwachten. De bougie brandt zichzelf goed schoon, zodat er geen lekstroom via de porseleinen neus kan optreden.

Hoge spanning.

Waarom moet de spanning van 12 volt van de boordinstallatie omgevormd worden tot een hoogspanning van 15000 volt?

De afstand tussen de elektroden bedraagt immers maar 0,6 (zes tiende) millimeter. En we weten dat als we de bougiekabel op een afstand van 15 mm of meer van de cilinderkop houden, er zonder problemen een vette blauwe vonk overspringt.

Kijk, de zaak zit zo, op het moment dat de vonk in de motor moet overspringen, is de zuiger bijna bovenin. De druk is dus hoog opgelopen en alle lucht- en benzinedeeltjes zitten dicht op elkaar geperst. Hoe meer deeltjes hoe benauwder het is. Als de vonk daarin moet overspringen, is er een veel hogere spanning nodig dan in de vrije lucht. In vrije lucht is 1000 volt nodig voor elke mm afstand.

In de motor is dat wel 30 keer zo veel bij volgas (bij stationair draaien minder, want dan is het binnen nauwelijks ‘voller’ dan buiten).

Hoge druk en hoge temperatuur.

Onze bougie heeft het elektrisch gesproken al moeilijk genoeg, maar hij moet ook nog gasdicht blijven tijdens de verbranding. Dat betekent dat hij bij drukken van 60 bar niet uit elkaar mag vliegen. Bovendien wordt het erg heet tijdens de verbranding: gas met een temperatuur van 2500°C strijkt langs de elektroden.

Deze worden erg heet, waarbij de geïsoleerde centrale elektrode het gloeiend heet kan krijgen. Temperaturen boven 850°C kunnen kortstondig optreden.

Als we voortaan weer een bougie in de hand hebben, moeten we aan deze eisen nog maar eens denken: isoleren tot 15000 volt, bestand tegen een druk van 60 bar en zeer hoge temperaturen.

De fabricage.

We zullen niet in details vertellen hoe een bougie wordt gemaakt, maar alleen enkele interessante aspecten vermelden.

Het ijzeren deel wordt uit massief materiaal gepreßt of gedraaid, vrijwel volledig automatisch. De massa-elektrode wordt aan het materiaal gelast.

Het porselein bestaat uit aluminiumpoeder dat uit bauxiet wordt gewonnen. Dit poeder wordt vermengd met verschillende stoffen, onder andere een bindmiddel. Dit keramische poeder wordt dan in rubber mallen onder hoge druk gepreßt tot het ruwweg de juiste vorm heeft; de buitenkant wordt vervolgens geslepen.

Bij hoge temperaturen wordt het keramiek dan ‘gebrand’.

Het aluminium verbindt zich met de zuurstof uit de lucht tot aluminiumoxide, waarbij het zo’n 25% krimpt. De buitenkant krijgt vervolgens een glazuurlaagje om slijtage en kleine scheurtjes tegen te gaan en het sterker te maken. Het deel in de verbrandingskamer blijft zonder glazuur, want glazuur kan niet tegen de snel wisselende temperaturen.

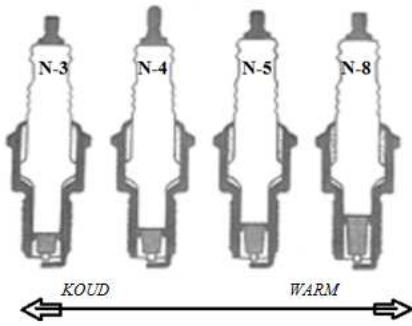
De centrale elektrode kan nu worden aangebracht. Meestal wordt deze met speciale lijm vastgezet. Het dopje aan de bovenkant wordt in het keramiek geschroefd en vastgekit, het sluit de centrale elektrode op en dient om de elektrische aansluiting mogelijk te maken.

Het moeilijkste is nog om het complete porselein te monteren in de metalen huls. Een pakkingring en speciale kit worden aangebracht en dan wordt de rand van het ijzeren deel omgezet, gefelst heet dat. Dat moet met zoveel kracht gebeuren dat de bougie volledig gasdicht blijft bij koude en warme motor. Anderzijds niet met te veel druk, want anders barst het porselein.

Blijft nog over de massa-elektrode netjes in model te buigen.

Bougiemodellen.

Bij motorfietsen kennen we 10, 12 en 14 mm bougies, bij de oude race Honda's werden er zelfs '8jes' gebruikt die tot 24000 tpm vonkten.



Met de getallen 8, 10, 12 en 14 wordt de draaddiameter aangeduid van het ijzeren deel.

Verwisselen kunnen we bougies met verschillende maten niet, wel kunnen we een fout maken met de lengte van de draad.

Er zijn heel wat bijzondere modellen bougies die, als ze in een andere motor gemonteerd worden, problemen kunnen geven. Het is beslist noodzakelijk de originele pakkingring te gebruiken èn erop te letten dat de bougie de juiste draadlengte heeft. Hoe we dat weten? Door het instructieboekje te raadplegen of een bougie-catalogus; dat is een door een bougiefabrikant opgestelde aanbevelingslijst. In die catalogus staan de modellen afgebeeld.

Als de motor normaal gebruikt wordt, kan elk merk bougie gemonteerd worden, mits aanbevolen door de fabrikant en uiteraard van de juiste warmtegraad. Het gebruiken van vergelijkingstabellen, waarop bougiemodellen of -typen van verschillende merken naast elkaar voorkomen, is niet aan te raden. We zullen daar nog op terugkomen. Wat de constructie betreft zijn er enkele belangrijke verschillen. Er zijn bougies die diep in de verbrandingskamer steken, 'uitstekende-neusbougies'. Er zijn er met een hele dunne centrale elektrode. Er zijn er met een elektrische weerstand in het inwendige of een onderbreking in de centrale elektrode.

Die lange-neus bougies worden nog niet zolang voor motorfietsen toegepast en mogen beslist niet zomaar overal in omdat ze dan een gat in de zuiger kunnen veroorzaken. Die hele dunne elektrode ontstond jaren geleden om tweetakt-sneeuwscooters aan de praat te kunnen krijgen en houden, het zijn dé bougies voor tweetakten. Sinds kort worden ze ook in viertaktmotoren gebruikt. De weerstanden dienen om storing van radio- en tv-apparatuur te voorkomen. De onderbreking zorgt ervoor dat er altijd een hoge spanning moet worden opgebouwd, dus werkt het als een vonkversterker bij lage belasting.

(wordt vervolgd).

Pas de bougie, pas d'énergie (première partie)!

‘Mieux vaut une petite vaillante qu’une grande paresseuse’ dit le proverbe, ce qui vaut certainement pour une pièce de moto aussi importante que la bougie. Actuellement il y a peu de problèmes avec les bougies et s’il y en a, ils ne sont pas difficiles à résoudre.

Le rôle de la bougie est de produire au moment adéquat une étincelle dans la chambre de combustion du moteur.

L’étincelle de la bougie enflamme le mélange air-essence, ce qui induit la combustion. C’est aussi simple que cela. Sans bougie, pas d’étincelle, et sans étincelle le moteur ne tourne pas.

De quoi se compose une bougie?

Pour plus de clarté, regardons la coupe d’une bougie.

L’une des extrémités d’un fin fil monté au centre de la bougie, nommé électrode centrale, est positionnée dans la chambre de combustion.

Juste à côté de cette électrode se trouve un autre fil, appelé électrode de masse, fixé à la partie métallique de la bougie.

L’autre extrémité de l’électrode centrale dépasse de la bougie.

Là-dessus est monté un capuchon de bougie, qui est relié à la bobine via un câble de haute tension, appelé câble de bougie.

En fait, la bobine n’est rien d’autre qu’un transformateur qui transforme la basse tension (12 volts) en haute tension (15000 volts). Dans la bobine, il se développe une très haute tension électrique, qui cherche à s’échapper.

Via le câble de bougie, l’électrode centrale de la bougie subit une très haute tension, jusqu’à ce que la tension soit telle que la distance à l’électrode de masse puisse être franchie : à ce moment-là, une étincelle jaillit.

Nécessité d’isoler l’électrode centrale.

Vu la haute tension, la charge électrique a tendance à se propager par d’autres chemins que par les électrodes.

Mais l’étincelle doit se produire en un point précis, à savoir dans la chambre de combustion, et de l’électrode centrale vers l’électrode de masse, ce qui nécessite une bonne isolation de l’électrode centrale.

C’est pourquoi on fait usage de matériaux céramiques tels que la porcelaine, pour emballer l’électrode centrale.

On imagine aisément où peuvent se produire les pertes de courant.

Du côté extérieur de la bougie, l'étincelle essaye de passer du capuchon de bougie vers la partie métallique de la bougie (l'hexagone). Dans ce cas, il y a bien une étincelle, mais au mauvais endroit. Des problèmes peuvent également survenir à l'intérieur de la bougie. Le courant se propage le long de la porcelaine vers la partie métallique de la bougie, et une fois de plus l'étincelle ne se produit pas à l'endroit voulu. Comment faire ?

En premier lieu, veiller à ce que la bougie reste propre du côté extérieur et éviter l'humidité. Actuellement, il existe pour cela des liquides et des graisses spécifiques, en général à base de silicones. Le choix d'une bougie avec indice thermique approprié permet d'éviter les problèmes internes. L'important est de maintenir l'électrode centrale et son environnement à la température appropriée, ainsi on évite les problèmes. Une bonne combustion évite l'enrassement de la bougie et empêche ainsi les pertes de courant.

Haute tension.

Pourquoi faut-il transformer la tension de 12 volts de la batterie en une haute tension de 15000 volts ?

La distance entre les électrodes n'est en effet que de 0,6 mm et nous savons que, lorsqu'on tient le câble de bougie à 15 mm ou plus de la tête de cylindre, une grosse étincelle bleue jaillit.

En fait, l'étincelle doit jaillir au moment où le piston a presque atteint son point mort haut. La pression atteint sa valeur maximale, ce qui nécessite une tension beaucoup plus élevée qu'à l'air libre.

A l'air libre, il faut 1000 volts par mm de distance.

A l'intérieur du moteur, on a besoin d'une tension au moins 30 fois plus élevée à pleins gaz, moins au ralenti, car dans ce cas la pression est plus faible.

Haute pression et haute température.

La bougie doit, outre les contraintes de type électrique, rester imperméable aux gaz pendant la combustion.

Cela signifie qu'elle doit pouvoir supporter des pressions de 60 bar.

De plus, des températures très élevées sont atteintes pendant la combustion : les gaz atteignent une température de 2500°C autour des électrodes, qui s'échauffent considérablement, en particulier

l'électrode centrale isolée, qui peut connaître des pics instantanés de température dépassant les 850°C.

En résumé, une bougie doit être isolante jusqu'à 15000 volts et résister à une pression de 60 bar ainsi qu'à des températures très élevées.

La fabrication.

Nous n'allons pas entrer dans les détails de la fabrication d'une bougie, mais nous limiter à quelques points intéressants.

La partie métallique est forgée ou tournée, de manière automatique, à partir de matériaux massifs. L'électrode de masse y est soudée.

La porcelaine est constituée de poudre d'aluminium, extraite de la bauxite. Cette poudre est mélangée à diverses matières, dont un liant. Cette poudre céramique est alors pressée sous haute pression dans des moules en caoutchouc afin d'obtenir la forme désirée, ensuite la partie extérieure est rectifiée.

La céramique est ensuite cuite à haute température.

L'aluminium se combine à l'oxygène de l'air pour former de l'oxyde d'aluminium, ce qui produit un retrait de 25 %.

Ensuite, la porcelaine est vitrifiée du côté extérieur, ce qui en augmente la solidité et la résistance à l'usure.

La partie dans la chambre de combustion n'est pas vitrifiée, car la couche de vitrification ne résiste pas aux variations brusques de température.

L'électrode centrale peut ensuite être montée, en général, elle est collée avec une colle spéciale.

Le capuchon sur la partie supérieure de l'électrode centrale est vissée dans la céramique et collée, il enferme l'électrode centrale et rend possible le raccordement électrique.

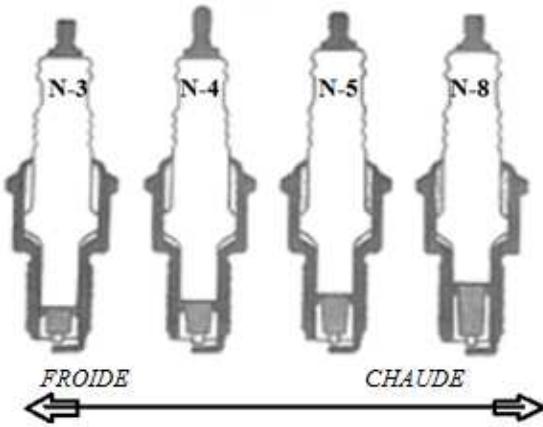
Le plus difficile est encore de monter la partie porcelaine complète dans le culot métallique.

Une rondelle et un kit spécial sont mis en place, et ensuite le bord de la partie métallique est repoussé.

Cela nécessite une telle force que la bougie reste étanche aux différentes températures. Mais la pression doit être contrôlée pour éviter de fissurer la porcelaine.

Reste encore à courber l'électrode de masse selon le schéma.

Modèles de bougies.



Pour les motos, nous connaissons les bougies de 10, 12 et 14 mm, pour les anciennes Honda de course, on en utilisait même de 8 mm, qui provoquaient des étincelles à raison de 24000 rpm. Les chiffres 8, 10, 12 en 14 indiquent le diamètre du filet de la partie métallique.

Il n'est pas possible d'introduire des bougies de filet différent, mais il peut y avoir erreur sur la longueur du filet.

Il existe de nombreux modèles spécifiques de bougies, qui, montées sur un autre moteur, peuvent poser problème.

Il est absolument indispensable d'utiliser le filet original et de s'assurer que la bougie a la bonne longueur de filet. Comment le savoir ? En consultant le manuel technique ou un catalogue de bougies illustré reprenant les spécifications du fabricant.

Pour un usage normal du moteur, on peut monter n'importe quelle marque de bougie, recommandée par le fabricant et bien entendu avec le bon indice thermique.

Il n'est pas recommandé d'utiliser des tableaux comparatifs reprenant des bougies de marques différentes. Nous y reviendrons.

En ce qui concerne la construction, il y a quelques différences importantes. Il existe des bougies à long culot, qui plongent profondément dans la chambre de combustion. Il en existe avec une électrode centrale très fine. Certaines sont pourvues d'une résistance électrique en interne ou d'une interruption dans l'électrode centrale. Les bougies à long culot ne sont actuellement plus utilisées pour les motos, et, utilisées à mauvais escient, elles peuvent même brûler un trou dans le piston.

Une bougie à électrode très fine a été conçue il y a des années pour pouvoir démarrer et faire rouler des scooters des neiges à moteur deux-temps, ce sont les bougies spéciales deux-temps.

Depuis peu on les utilise aussi pour des moteurs quatre-temps.

Les résistances électriques servent à déparasiter les appareils de radio et de TV. L'interruption permet d'obtenir toujours une haute tension et génère une étincelle puissante au ralenti. (*suite au prochain numéro*).



TE KOOP

A VENDRE

- A) Combinaison imperméable et doublée, portée 3 X, pour pilote de +- 1,85 m , zippée et en excellent état, a couté en 2009 ,180 Eur.
Vendu pour 80 €
- B) Pantalon Barbour, tout neuf, noir ,taille ceinture M/L, entrejambes 83 cm (pour grands) a couté en 2009 ,150£ , Holden, UK Vendu 100€
- C) Casque Jet marque Cromwell, couleur gris argent, taille Small, avec visière et sac de protection, porté 5X par enfant en sidecar.100€
- D) Casque Everoak noir, ancien, ex-police de London, avec bandeau Police et très léger à porter, pour démos, taille M(56/58). 20€
- E) Casque en cuir, strictement neuf, époque 1920, fabrication Française, fond de magasin, très bon état , taille M, pour démos ou concours d'élégance, couleur Brun. 25€
- F) Couvre tête en cuir, neuf, époque 1920, brun, taille S, pour démos ou concours d'élégance Auto/Moto. 10 €
- G) Couvre tête en cuir noir, neuf, époque 1920, avec collierette anti-pluie, taille S/M, pour démos et concours d'élégance Auto/Moto.10 €

Pour voir et enlèvement :

Paul au 00/32/494 34 10 34

ou taffyboy@skynet.be

ou à la bourse de Louvain/Leuven le 21.10.2012.

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 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
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



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

13- 14/10/2012	MANNHEIM Veterama (auto + moto)	www.veterama.de
21/10/2012	Moto Retro Leuven Haasrode afrit 23	www.motoretroleuven.be Tel. 0475.58.08.87
27/10/2012	MERKSPLAS Herthoeve Oldtimer motorbeurs Hoekeinde 28 te 2330 Merksplas	Tel. 03.311.75.26 dirk.eelen@gmail.com
3-4/11/2012	Fabriekspand ROESELARE Ruilbeurs voor brommers, scooters, motoren en onderdelen.	Info beurs : tel. 056.25.88.26 Marnix.carlier@skynet.be info@veteraanmotorenhoutland.be
10- 11/11/2012	Ruilbeurs Oude Motoren Club BLAUBERG-HERSELT	www.omch.be secretaris@omch.be Tel. 0499.67.30.44
10- 11/11/2012	Moto Classic CINEY EXPO Rue du Marché Couvert, 3 5590 CINEY	www.cineyexpo.be Tel. 083.21.33.94
17/11/2012	HELCHTEREN Don Bosco zaal Beurs LOMC	Tel. 0475.24.79.94
17- 18/11/2012	Retro Moto Beurs Hallen Bevers Lierselei 177 2390 OOSTMALLE E34 afrit 20 richting Zoersel/Malle	Tel. 0475.23.20.74
02/12/2012	Retro Moto Beurs Stadsfeestzaal Demervallei 14 AARSCHOT	www.retromotoaarschot.be
08/12/2012	Oldtimerbeurs motoren, (brom)fietsen en onderdelen M.C. De Vetfrakken RANST Terrein Moervelden (Het Loo)	www.vetfrakken.be
26/12/2012	Ruilbeurs voor alle bromfietsen, fietsen, scooters, moto's, quads en onderdelen Zaal De Verrekijker 8750 WINGENE	Tel. 0475.36.54.01(Nederlands) Tel. 0474.44.10.03 (Français)
24/02/2013	Oldtimerbeurs moto's, solex, (brom)fietsen en onderdelen Zaal Den Horst te Gelderhorsten LOMMEL	www.campssolexisten.be Tel. 0474.47.64.27 Tel. 0475.46.25.38

10/03/2013	BOM BERLARE Oldtimerbeurs Brommers, motorfietsen, onderdelen Festivalhal Donkmeer Donklaan 125 te 9290 Berlare	www.bomberlare.be info@bomberlare.be Tel. 053.21.23.07
23/06/2013	Oldtimer Brommerbeurs Zaal Den Donk Kapelweg 52 TURNHOUT ZEVENDONK	oldtimer_brommerbeurs@hotmail.com Tel. 014.65.92.65 Tel. 0474.59.77.58

TREFFENS CONCENTRATIONS

29- 30/09/2012	HerfstToer – MC Toervrienden Godelievezaal Achter d'Hoven 63 2990 Wuustwezel	mtctoervrienden@gmail.com
30/09/2012	Gentse Retro Wielen Treffen voor brommers en motoren (25+) Start 13 uur Beervelde Dorp 80	jean.paul.wille@telenet.be Tel. 0478.769.170
07/10/2012	Balade des vallées namuroises Motos pré1960 Scooters pré1970 Château de Franc-Warêt E42 Sortie 10A Fernelmont	Tel. 0491.36.80.48 ou 081.30.50.47 (motos) Tel. 0495.54.08.42 ou 0475.80.09.08 (pour les Vespas)
21/10/2012	Hélécine / Opheylissem Promenade surprise Verrassing rit motors pré 1960	Tel. 02 425.89.91 Yves Campion Tel. 0479 639 710 Pierre Dock
29- 30/06/2013	BOM's Veteranentoer	www.bomberlare.be Tel. 053.21.23.07

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

24- 30/09/2012	Jarville (France) Exposition 2012 des Vieilles Gloires. Thème "les cyclomoteurs à travers le temps"	motoclub.lvg@gmail.com
3-4/11/2012	Fabriekspand ROESELARE Ruilbeurs en Expo-Show van +/- 40 oldtimer motoren met thema “Engelse Motoren pre ‘75”	Tel: 051/723113 – 0478/444268 Info expo : jmrmvv@zeelandnet.nl info@veteraanmotorenhoutland.be
16- 18/11/2012	Salon Moto Légende Thème : 50 ans Yamaha Parc Floral de Paris F-75012	www.salon-moto-legende.fr

RACING INFO : CRMB Classic Racing Motorcycles Belgium
van.der.perre@telenet.be +32 472 395 960

Tout sur le TRIAL PRE-65 et bi-amortos
 Alles over TRIAL PRE-65 en Twin-shocks.
 Rendez-vous sur 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, fax of E-mail doorgegeven.

Hierover is geen telefonische correspondentie mogelijk.

Informatie voor onze kalender wordt liefst tweetalig opgestuurd.

Les annonces sont à transmettre par lettre, fax ou E-mail.

Aucun contact téléphonique à ce sujet n'est possible. 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 derde vrijdag van de maand / le 3^{ème} vendredi du mois:
Sportcentrum van Defensie – Hertswegestraat, 61 – 3080 Duisburg.

In samenwerking met



En collaboration avec



SPECIALISTES DE MARQUES
MERKEN SPECIALISTEN

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
BMW	Charles Gyselinck, Blomstraat 81, 9340 Lede	
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
INDIAN	Christian Dupont, Rue des Chevreuils 1, 6534 Gozée	Tel: 071/51.08.93
LAVERDA	Marcel Lemlin, Rue de la Chapelle 3A 1490 Court St Etienne m.lemlin@skynet.be	Tel/fax : 010/61.27.95 GSM : 0476/34.40.24
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	H. + Ch. Haudenhuyse , Veldstraat 32, 9820 Merelbeke christel.naveau@skynet.be	Tel/fax:09/362.03.91
NIMBUS	Geert Huylebroeck , Suikerstraat 73, 9340 Lede	Tel: 053/80.56.36
NORTON	Jan Kerkhof, Leliestraat 76b, 8210 Zedelgem nocfbred@yahoo.co.uk	Tel: 0497 / 577.000
NSU	Stephane Oger, Rue des trois Ruisseaux 53, 1450 Chastre	Tel:010/65.85.88
ROYAL ENFIELD	Locotrans sprl Ch de Bruxelles 309, 1410 Waterloo Site: www.locotrans.net Email : info@locotrans.net	Tel: 02/351.09.55 Fax: 02/351.07.0
ROYAL NORD + bromfietsen/vélo moteurs	Eric Steyls , Ulbeekstraat 11 , 3832 Wellen	Tel: 012/74.40.74
SAROLEA	Ronald Danis, Prins Albertlaan 68, 8400 Oostende saroleadanis@skynet.be	Tel 059/32.03.05 GSM: 0474/284324
VESPA Scooters	Walckiers Daniel, Plankenstraat 53 bus1, 1701 Itterbeek danielwalckiers@hotmail.com	Tel: 0477/ 92.68.62
WHIZZER	Roger Van den Bogaert Lierseestwg 26, 2520 Emblem	Tel:03/480.35.58

Toute correspondance doit être ACCOMPAGNÉE d'une enveloppe PLUS timbre poste pour la réponse !

Alle briefwisseling moet vergezeld zijn van een briefomslag MET postzegel voor het antwoord !