

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

Maandelijks tijdschrift - Revue mensuelle.

Novembre/November 2012

Numéro 320^{ste} nummer

Verzending -expédition : Postkantoor Libramont

Jumelé avec

Affilié à

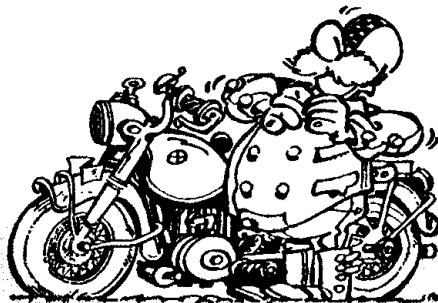
Verbroederd met

Aangesloten bij

VMCC South Wales

FBVA-BFOV

AMCA Europe



*Scooter Triumph T10 - 100cc – 1966.
Beurs Roeselare 04.11.2012.*

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 , Schotvelveldstraat 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 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 cher(e)s ami(e)s,

Ce petit mot est écrit du Sud Ouest de la France, comme le fut le précédent, à la terrasse d'un café, côté ombre, accompagné d'un "51" bien frais.

Nous rentrerons bien à temps pour l'assemblée générale, mais...

Nous avons l'intention de passer plus de temps à Biarritz, donc je ne serai plus aussi disponible que par le passé.

Un petit calcul sur un carton de bière m'indique que cela fait 25 ans que je pilote cette barque, heureusement, j'ai toujours des "assistants" sérieux et disponibles, mais cela indique aussi qu'il est peut-être temps que "sorte du nid" un autre président qui me remplacera.

On en reparlera à l'assemblée générale, mais ce serait triste qu'il n'y ait pas plus d'ambition au sein du club. Je connais des clubs où "on" m'aurait déjà viré depuis longtemps. J'attends les candidatures...!

Le rallye surprise qu'Yves et moi avions concocté a été avorté par notre absence à tous les deux sur le terrain au moment où celui-ci devait prendre place. Nous le savions l'un de l'autre, ce qui ne nous a pas empêchés de vous "coudre" un rallye superbe, tant pis, nous le gardons au "freezer" pour une autre occasion.

Le même jour avait lieu la bourse de Haasrode (Louvain), ce que j'ignorais lorsque nous avons fait nos valises, deux semaines de rabiot avant l'ouverture d'une bourse qui se veut internationale, c'est très court et cela viendrait ipso-facto chevaucher une autre activité.

Je m'excuse pour mon absence de Leuven, j'avais annoncé du brol à vendre et je n'avais aucune idée que la date était aussi rapprochée.

Notre assemblée générale se tiendra le dimanche 25 novembre à Duisburg, de 15h à 18 h. Je vous demande de venir nombreux, cela sera un bon café-clach entre nous, éventuellement accompagnés de jeunes adultes.

Quelques nouvelles de partout... En France, le contrôle technique pour motos anciennes a été passé à la trappe, la Grande-Bretagne, isolationniste, avait déjà aboli le système, le remplaçant par des modalités de sécurité librement consenties, et, comble de bonheur, les compagnies d'assurances n'en ont pas profité pour augmenter le prix des couvertures. Je sais par contre que je n'ai rien à vous communiquer là-dessus en provenance de Belgique.

Gardez l'enthousiasme, la nostalgie et la connaissance, oserai-je dire "les connaissances ", car grâce aux réseaux sociaux, les réseaux se mettent en place, tant mieux, même si je ne raffole pas de "computique". Je dois admettre que c'est un gain de temps important. A vous voir bientôt.
Roulez prudemment.

Paul Saint-Mard,
Président.

ASSEMBLEE GENERALE

Suivie d'un goûter café et crêpes

DIMANCHE 25 NOVEMBRE 2012 à 15 heures

Sportcentrum van Defensie
Hertswegenstraat, 61
3080 Duisburg

VENEZ NOMBREUX

Het woordje van de Voorzitter.

Van ditjes, datjes en andere zaken.

Beste vrienden en vriendinnen,

Net als het vorige is dit woordje in het Zuidwesten van Frankrijk geschreven, op het terras van een café, in de schaduw, met een frisse "51" op tafel. We zullen goed op tijd terug zijn voor de algemene vergadering, maar...

We zijn van plan om meer tijd in Biarritz door te brengen, dus zal ik niet meer even beschikbaar zijn als in het verleden.

Uit een eenvoudige rekening op een bierviltje blijkt dat ik al 25 jaar aan het roer van dit schip sta, gelukkig kan ik steeds rekenen op ernstige en beschikbare "assistenten", maar dat wijst er ook op dat het moment misschien gekomen is dat er een andere voorzitter uit de hoek zou komen om me te vervangen.

We zullen het er over hebben op de algemene vergadering, maar het zou spijtig zijn dat er niet meer ambitie in de club aanwezig zou zijn. Ik heb weet van clubs waar "men" me al lang de deur uit gezet zou hebben. Ik wacht op kandidaten...!

De verrassingsrit die Yves en ik uitgestippeld hadden heeft niet kunnen doorgaan omdat we allebei onbeschikbaar waren op de voorziene dag. We wisten het van elkaar, wat ons niet belet heeft om voor jullie allen een mooie rallye op maat in elkaar te knutselen. Tot daar, we houden hem in de "freezer" voor een andere gelegenheid.

De beurs van Haasrode (Leuven) had op dezelfde dag plaats, wat ik niet wist op de dag dat we de koffers gepakt hebben, twee weken voor een beurs met internationale faam, dat laat niet veel tijd over en dat zou vanzelfsprekend een andere activiteit niet bevorderen.

Ik bied mijn excuses aan voor mijn afwezigheid te Leuven, ik had de verkoop van bazar aangekondigd maar was er niet van bewust dat de datum zo kortbij was.

Onze algemene vergadering zal plaats hebben op zondag 25 november, van 15 uur tot 18 uur te Duisburg.

Ik vraag u om talrijk te komen, het wordt een gezellige café-clasj onder ons, eventueel vergezeld door een paar jong volwassenen.

Een beetje nieuws uit het buitenland...

In Frankrijk hebben ze afgezien van de technische keuring van oude motoren, Groot-Brittannië, als isolationistisch land, had het systeem al afgeschaft en vervangen door vrij te bepalen veiligheidsmaatregelen en, als kers op de taart, hebben de verzekерingsmaatschappijen er niet van geprofiteerd om de premies op te trekken. Ik weet daarentegen dat ik u hieromtrent geen nieuws uit België kan meedelen.

Blijf enthousiast, koetser de nostalgie en de kennis, ik zou durven zeggen " de kennissen", want, dankzij de sociale netwerken worden er netwerken opgebouwd, zo veel te beter. Zelf ben ik geen grote computerfanaat, maar ik moet toegeven dat het een grote tijdwinst met zich meebrengt. Tot binnenkort.

Rijd voorzichtig.

Paul Saint-Mard,

Voorzitter.

ALGEMENE VERGADERING

Gevolgd door koffie met pannenkoeken

ZONDAG 25 NOVEMBER 2012 OM 15 UUR

Sportcentrum van Defensie
Herts wegenstraat, 61
3080 Duisburg

KOM TALRIJK

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

Montage et démontage.

La plupart des bougies se cassent lors du montage et du démontage. Lors du démontage, il faut commencer par éliminer la saleté et l'humidité, sans quoi les impuretés tombent dans le cylindre, ce qu'il faut absolument éviter. Il faut toujours utiliser une bonne clé, qui n'enserre pas trop fort la porcelaine. Il arrive que la porcelaine se brise au cours d'un démontage parce que la clé s'y appuie trop fort.

Le montage peut foirer de deux manières : soit la bougie est introduite de travers et le filet est abîmé dans la culasse, soit elle est serrée trop fortement. Pour éviter le premier problème, il faut introduire la bougie et donner les premiers tours à la main. Si l'orifice est trop profond, enserrer la bougie dans un petit tuyau en matière plastique dont on se servira pour donner les premiers tours.

C'est la fixation qui est à l'origine de la plupart des problèmes de bougie. Avant tout, la bougie et le cylindre doivent se trouver à la même température, ce qui n'est évidemment pas le cas lorsque le moteur est froid. Si les températures sont différentes, il faut donner les premiers tours à la main et attendre quelques minutes, ensuite fixer à l'aide d'une bonne clé à bougies, pas plus d'un demi-tour pour une bougie usagée et trois-quarts de tour pour les bougies neuves.

Dans le cas des bougies neuves, la rondelle sera encore élastique et par conséquent elle pourra s'écraser un peu, ce qui procure une sensation bizarre lors du vissage.

C'est pourquoi il faut serrer une bougie à petits coups, en revenant de temps en temps en arrière. En fait, une bougie devrait être fixée à l'aide d'une clé à moments, car si on la serre trop fort il arrive souvent que la partie interne subisse des dégâts et que la céramique se fissure ou que l'évacuation de la chaleur via la surface interne soit perturbée. La bougie fuit et/ou atteindra une température trop élevée, ce qui peut brûler un trou dans le piston. Ces problèmes n'apparaissent parfois qu'après de nombreux kilomètres après le montage, par exemple lors d'un départ en vacances, et que nous demandons beaucoup à notre moteur.

Indice thermique.

Lorsqu'un prototype est prêt chez le constructeur de motos, le fabricant de bougies se présente avec une bougie spéciale, une sorte de bougie thermométrique avec laquelle il mesure la température atteinte par l'électrode centrale. Ceci est important, car si la température n'est pas assez élevée, de l'essence et de l'huile peuvent rester coller à la porcelaine. Très rapidement, cette couche atteint une épaisseur telle que l'étincelle s'en sert pour atteindre la partie métallique. Lorsque nous démontons une telle bougie, nous voyons qu'elle est de couleur foncée et sale, vulgairement dit "une électrode humide" or "une électrode grasse".

Pré-ignition ou auto-allumage.

Les bougies doivent être amenées le plus rapidement possible à une température minimale déterminée de 400 degrés Celsius, ce qui leur assure une combustion propre.

Toutefois si on exige trop d'un nouveau moteur, on risque la surchauffe de l'électrode centrale. Dans ce cas, l'allumage ne se fait pas par l'étincelle elle-même mais du fait de l'électrode portée au rouge. Ce phénomène se nomme pré-ignition et se révèle rapidement funeste pour la bougie et le piston : la température juste sous la bougie monte trop haut, l'aluminium fond et le piston est percé.

Il est donc extrêmement important que l'indice thermique de la bougie déterminé par le fabricant soit respecté dans le moteur, une seule erreur pouvant être fatale.

Comment fabrique-t-on des bougies qui se maintiennent dans les limites de température ? Ce résultat s'obtient en adaptant la longueur de la partie porcelaine se trouvant dans la chambre de combustion, le culot, ce qui détermine la distance entre la pointe de l'électrode centrale et la rondelle de serrage dans la partie métallique.

La chaleur est transférée via la rondelle de serrage vers la culasse. En regard au taux élevé de tours par minute et au développement de chaleur important, les bougies de course ont une porcelaine plus courte, afin de pouvoir évacuer rapidement la chaleur et ainsi rester froides.

Les bougies normales ont une porcelaine plus longue et restent plus chaudes.

Il existe donc des bougies ‘chaudes’ et ‘froides’, ce qui n’a rien à voir avec la température de l’électrode centrale, parce que celle-ci est sensiblement identique pour les deux types de bougies.

L’appellation se rapporte à la construction.

Si nous choisissons une bougie trop froide par rapport au nombre de tours par minute d’une moto de tourisme, elles restent trop froides et risquent de s’encrasser.

Une bougie trop chaude dans un moteur de course atteindra une température trop élevée et fera de l’auto-allumage ou pré-ignition, ce qui risque de brûler un trou dans le piston.

Que se passe-t-il avec le culot de la bougie ?

Lorsqu’on introduit l’électrode centrale plus profondément dans la chambre de combustion, celle-ci chauffera plus vite et de ce fait s’encrassera moins. Avec une charge plus importante, le risque d’auto-allumage augmentera, sauf si la bougie est montée de telle sorte que le mélange entrant refroidit l’électrode.

Pour cette raison, ce type de bougie ne peut pas être monté dans n’importe quel moteur.

Il est aussi recommandé de retarder un peu (par exemple 30 degrés) l’allumage de ce type de bougies à long culot de porcelaine.

La puissance du moteur reste la même mais la température de la bougie et du piston descendant.

Durée de vie.

Une bougie s’use car l’étincelle enlève de la matière à l’électrode centrale et que le tourbillon de gaz dans la chambre de combustion érode les électrodes. On constate souvent que l’électrode s’use latéralement. Nous n’avons aucune prise sur ce phénomène vu que l’emplacement de la bougie est déterminé par le fabriquant du moteur et cela explique aussi pourquoi l’usure des bougies varie d’un moteur à l’autre.

Les bouges bien serrées, portées progressivement à leur température de fonctionnement et maintenues dans une bonne fourchette de température vivront longtemps, et certainement si le nombre d’étincelles par minutes n’est pas excessif.

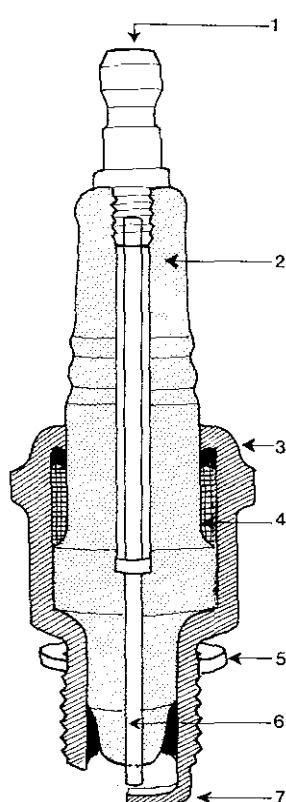
Les bougies ordinaires sont bonnes pour 15000 km dans un moteur à quatre-temps, les spéciales peuvent atteindre 30000 km ou plus. Dans les moteurs à deux-temps, la durée de vie des bougies se réduit à environ la moitié des nombres de km précités.

Comment savoir si les bougies sont encore bonnes?

Tout simplement en parcourant quelques km avec une nouvelle bougie. S'il n'y a pas de différence, c'est que votre bougie était encore bonne. Vous pouvez la remettre après avoir contrôlé la distance entre les électrodes (si nécessaire, courber l'électrode de masse).

Attention de ne jamais toucher à l'électrode centrale.

Un dernier conseil, pour une nouvelle bougie, il faut aussi régler la distance entre les électrodes en fonction des spécifications du moteur. Maniez vos bougies avec soin, elles le valent bien.



Coupe d'une bougie:

- 1 point de raccordement du câble de bougie
- 2 isolateur céramique
- 3 culot métallique fileté
- 4 scellement étanche aux gaz
- 5 joint d'étanchéité
- 6 electrode centrale
- 7 electrode de masse

Doorsnede bougie :

- 1 aansluitpunt voor de bougiekabel
- 2 porseleinen isolator
- 3 metalen huis met Schroefdraad
- 4 gasdichte afsluiting
- 5 pakkingring
- 6 centrale elektrode
- 7 massa-elektrode

Zonder Bougie geen energie (tweede deel)!

Montage en demontage.

De meeste bougies worden kapot gemaakt bij het monteren en demonteren. Bij het demonteren moet eerst alle vuil en vocht verwijderd worden, anders valt dat in de cilinder, hetgeen niet de bedoeling is. Er moet altijd een goede sleutel worden gebruikt, die ruim zit over het porselein. Soms breekt het porselein tijdens een demontage omdat de sleutel er te hard tegen drukt.

Het monteren kan op twee manieren fout gaan: de bougie gaat er scheef in waardoor de draad in de cilinderkop stukgaat, of hij wordt te vast aangedraaid. Om het eerste probleem te voorkomen, moet de bougie met de hand er enkele slagen worden ingedraaid. Zit het bougiegat te diep, dan een plastic slangetje zoeken dat klem zit over het porselein en de bougie er daarmee indraaien.

Dat vastzetten is meestal de hoofdoorzaak van bougieproblemen. Allereerst moeten bougie en cilinderkop dezelfde temperatuur hebben, hetgeen bij een koude motor uiteraard het geval is. Hebben ze niet dezelfde temperatuur, dan handvast aandraaien en een paar minuten wachten. Vervolgens met een goede bougiesleutel vastzetten, niet meer dan een halve omwenteling bij oude bougies en drie kwart omwenteling bij nieuwe. Bij nieuwe bougies zal de pakkingring nog veerkrachtig zijn en dus een eind kunnen worden ingedrukt, hetgeen een vreemd gevoel geeft bij het aandraaien. Draai daarom de bougie met kleine beetjes vast en draai af en toe even terug. Eigenlijk moet de bougie worden aangezet met een momentsleutel, want bij het te vast aandraaien wordt vaak het inwendige beschadigd, waardoor het keramiek gaat scheuren en/of de warmteafvoer via het afdichtingsvlak in het inwendige verstoord wordt. De bougie zal dus gaan doorslaan en/of veel te heet worden, waardoor er een gat in de zuiger kan ontstaan. Deze narigheden ontstaan soms pas vele kilometers na het monteren, bijvoorbeeld als we met vakantie gaan en de motor flink moet trekken.

Warmtegraad.

Als een motorfabrikant zijn troetelkind klaar heeft, komt de bougiefabrikant met een speciale bougie, een soort thermometerbougie, waarmee hij kan meten hoe warm de centrale elektrode wordt. Waarom is dat belangrijk? Als de zaak te koud blijft, blijft er benzine en olie op het porselein zitten. Na korte tijd is deze laag zo dik dat de vonk het best leuk vindt over deze laag naar het ijzeren deel te kruipen. Als we zo'n niet goed vonkende bougie demonteren, ziet hij er donker en vies uit; "een natte pit" of "een vette pit" heet dat in de vaktaal.

Pré-ignition.

Bougies moeten zo vlug mogelijk op een bepaalde minimum-temperatuur (400 graden Celsius) worden gebracht, dan branden ze vanzelf schoon. Gaan we echter onze nieuwe motor flink beladen, dan wordt de centrale elektrode misschien té heet. Als dat zo is, ontsteekt de motor niet meer door de vonk zelf, maar al eerder door de roodgloeiende elektrode. Dat noemt men voortijdige ontsteking of pré-ignition. Dit verschijnsel is binnen de kortste keren funest voor de bougie en voor de zuiger: de temperatuur vlak onder de bougie loopt te hoog op, het aluminium smelt en er ontstaat een gat in de zuiger. We moeten er dus voor zorgen dat de bougie-warmtegraad die de bougiefabrikant heeft vastgesteld, ook inderdaad in de motor zit. Eén keer mis kan ons duur te staan komen!

Hoe maak je bougies zo dat ze binnen de gestelde temperatuurgrenzen blijven? Dat gebeurt door het porselein dat in de verbrandingskamer zit -de neus- meer of minder lang te maken, dat wil zeggen: de afstand van de punt van de centrale elektrode tot de pakkingring in het ijzeren deel. Via die pakkingring wordt de meeste warmte afgevoerd naar de cilinderkop. Racebougies hebben in verband met de hoge toerentallen en de grote warmteontwikkeling een korte neus: ze moeten de warmte goed kwijt, waardoor ze koud blijven. Gewone bougies hebben een langere neus, ze blijven warmer. Er zijn dus 'warme' en 'koude' bougies, hetgeen niets te maken heeft met de temperatuur van de centrale elektrode, want die is bij beide bougies vrijwel gelijk. Het slaat op de constructie. Kiezen we voor onze toermotor te koude bougies, dan blijven ze te koud en

kunnen ze vetslaan. Een te warme bougie in een racemotor zal te warm worden en voortijdige ontsteking veroorzaken. Dus een gat in de zuiger smelten.

Hoe zit het nu met die uitstekende neus bougie? Als we de centrale elektrode dieper in de verbrandingskamer steken, zal deze vlugger warm worden en daarom minder gauw vetslaan. Bij hogere belasting zal de kans op voortijdige ontsteking echter toenemen, behalve als de bougie zo gemonteerd zit dat het verse inlaatmengsel de elektroden direct koelt. Daarom mag zo'n bougie niet zomaar in elke motor gemonteerd worden. Het is overigens ook nog zo dat het ontstekingstijdstip beter iets later (30 bijvoorbeeld) gezet kan worden bij deze lange-neusbougies. Het vermogen van de motor blijft gelijk, maar de temperaturen van de bougie en de zuiger dalen.

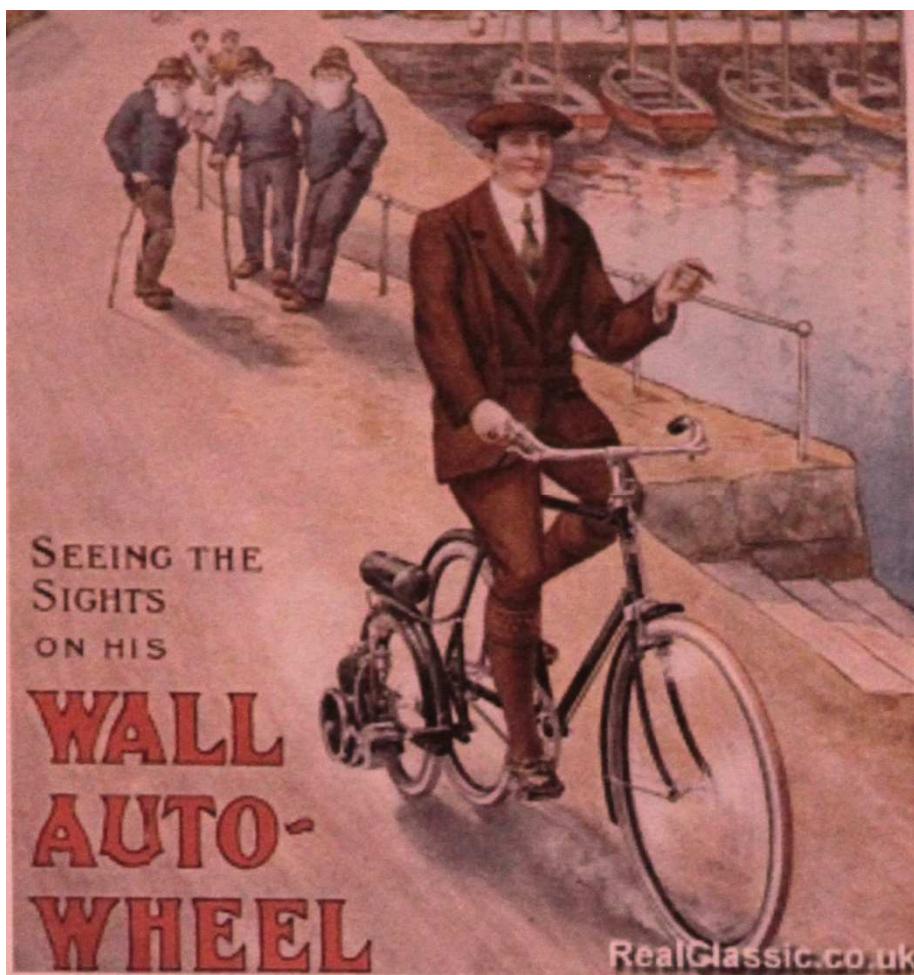
Levensduur.

Een bougie slijt doordat de vonk materiaal van de centrale elektrode meeneemt en de gaswervelingen in de verbrandingskamer langs de elektroden schuren. Dikwijls zien we dan ook dat de elektroden scheef afslijten. Doordat bij de constructie van de motor de bougieplaats bepaald is, hebben we hierop geen invloed en dat verklaart ook waarom er motoren zijn die hun bougies sneller verslijten dan andere. Als bougies goed worden vastgezet en rustig op werktemperatuur worden gebracht, en vervolgens niet te heet of te koud worden, dan zullen ze lang meegaan, zeker als het aantal vonken per minuut laag is. Bougies van normale constructie gaan zeker 15000 km mee in viertaktmotoren; edelmetaalbougies halen wel 30000 km of meer. In tweetaktmotoren zullen de bougies het na ongeveer de helft van het genoemde aantal kilometers voor gezien houden. Hoe kun je er achter komen of de bougies nog goed zijn? Heel simpel door een tijdje met nieuwe te rijden. Merk je helemaal geen verschil bij het rijden, dan weer de oude erin, nadat uiteraard de elektrodenafstand op de voorgeschreven waarde is ingesteld door het verbuigen van de massa-elektrode. Daarbij nooit de centrale elektrode gebruiken om met een schroevendraaier of zo de afstand groter te maken.

Tenslotte nog dit: ook bij nieuwe bougies moet de afstand nog worden ingesteld, omdat niet elke motor dezelfde elektrodenafstand heeft.

Behandel bougies goed, ze zijn het waard!

Gezien te Roeselare.



Ca 1920

De Auto Wheel was een uitvinding van een Mijnneer A W Wall.

In Engeland werden ze gebouwd door Wall Auto-wheels Ltd in Farnham maar ook door BSA (de luxe versie).

In Amerika werd de licentie gekocht door A O Smith uit Milwaukee Wisconsin.

Het was een hulpmotor van ca 118 cc dat als derde wiel aan een gewone fiets kon worden gemonteerd. De benzinetank stond bovenop het wiel en de ontsteking gebeurde met een magneto.

In November 1919 verscheen in "La Moto" een toenmalig Belgisch motortijdschrift het volgende "L'Auto Wheel est fabriquée par La Minerva Motors Ltd Anvers".

In 1920 was Aronstein te Brussel verdeler van Auto Wheel.

In Namen was er A Kurz.

Vu à Roeselare

Ca 1920

L'Auto Wheel était l'invention d'un certain Monsieur A W Wall.

En Angleterre ils étaient fabriqués par Wall Auto-wheels Ltd à Farnham mais aussi par BSA (version de luxe).

En Amérique, la licence fut achetée par A O Smith de Milwaukee Wisconsin.

Il s'agissait d'un moteur auxiliaire de +/- 118 cc qui pouvait être monté en tant que troisième roue à une bicyclette ordinaire. Le réservoir à essence était monté au-dessus de la roue et l'allumage se faisait par une magnéto.

En Novembre 1919 paraissait dans "La Moto", une revue motocycliste Belge de l'époque l'alinéa suivant "L'Auto Wheel est fabriquée par La Minerva Motors Ltd Anvers".

En 1920, Aronstein était distributeur de l'Auto Wheel à Bruxelles.

A Namur, c'était A Kurz.



Model Europees rijbewijs verandert in 2013.

Bron : Polinfo Nieuws - 12/07/2012

Auteur : Laure Lemmens

Op 19 januari 2013 schakelt België definitief over naar het Europees rijbewijs in bankkaartmodel. Dat zal echter niet in de huidige vorm zijn.

Door de derde rijbewijsrichtlijn veranderen de huidige rijbewijscategorieën A3 (bromfiets) en A (moto) immers in AM, A1, A2 en A.

Sinds de publicatie van de richtlijn zijn bovendien Roemenië en Bulgarije tot de Unie toegetreden. De kaart wordt daarom aangepast.

Van 2 naar 4 categorieën moto's.

Categorie AM

Begin 2013 zal de huidige rijbewijscategorie A3 niet meer bestaan. Vanaf dan valt elke bromfiets (twee-, drie- of lichte vierwieler) die een snelheid haalt tussen 25 en 45 km/u onder categorie AM.

De derde rijbewijsrichtlijn sluit bromfietsen met een lagere snelheid dan 25 km/u uit van de nieuwe categorie. België volgt deze regel echter niet helemaal. Hoewel bestuurders in ons land geen rijbewijs nodig hebben voor deze lichte bromfietsen, kan de rechter hen wel een rijverbod opleggen. Voor de toepassing van de nationale bepalingen m.b.t. het verval van het recht tot sturen vallen de bromfietsen wel onder categorie AM.

De minimumleeftijd om een bromfiets van categorie AM te besturen is 16 jaar. Europa voorziet in zijn richtlijn de mogelijkheid om de leeftijd te verlagen naar 14 of 15 jaar. Ook hier volgt ons land niet. 16 jaar blijft de wettelijke minimumleeftijd om een bromfiets te besturen.

Categorie A1, A2 en A

Er komt niet alleen een nieuwe categorie AM, vanaf 19 januari 2013 zullen categorieën A1, A2 en A de huidige categorie A vervangen.

Categorie A1 omvat de motorfietsen met een maximale cilinderinhoud van 125cm³, een maximumvermogen van 11kW en een vermogen/gewichtsverhouding van minder dan 0,1 kW per kg. Onder deze categorie vallen ook de driewielers met een motor van maximum 15kW.

Categorie A2 omvat de motorfietsen van maximum 35 kW, minder dan 0,2 kW per kg die niet afgeleid zijn van een voertuig met meer dan het dubbele vermogen.

Categorie A tot slot zijn alle motorfietsen en driewielers met een motor van meer dan 15 kW.

Geen papieren modellen meer

Vanaf 19 januari 2013 reikt België alleen nog kaarten uit waarop deze nieuwe categorieën vermeld zijn. De Europese kaarten die ons land uitreikt sinds 1 juli 2010, bevatten de categorieën nog niet.

Daarnaast bevat de kaart vanaf 2013 ook nog een aantal andere nieuwe elementen. Het papieren rijbewijsmodel dat momenteel nog bijlage I van het KB rijbewijs vormt, verdwijnt dan definitief naar de vuilbak. Dan is het nieuwe rijbewijsmodel bijlage I.

Roemenië en Bulgarije

Roemenië en Bulgarije zijn op 1 januari 2007 toegetreden tot de Europese Unie. Richtlijn 2006/126/EG dat het huidige rijbewijsmodel bevat, dateert echter van 20 december 2006. Het modelrijbewijs hield daardoor nog geen rekening met de toetreding. Dat wordt nu aangepast. De vermelding ‘model van de Europese Unie’ en ‘rijbewijs’ staan ook in het Roemeens en Bulgaars in roze letters op de achtergrond van het rijbewijs.

Richtlijn 2011/94/EU voorziet ook in een onderscheidingssteken voor Bulgarije (BG) en Roemenië (RO). Dat zijn de letters die negatief zijn afgedrukt in een blauwe rechthoek omringd door 12 gele sterren. Op de rijbewijzen die in België worden uitgereikt, staat de letter B.

Drie landstalen én Engels

De voorkant van het rijbewijs vermeldt het opschrift ‘rijbewijs’ (hoofdletters) vanaf 2013 ook in het Engels. Momenteel staat het er alleen in het Nederlands, Frans en Duits.

Data in twee cijfers op achterkant

In elk datumveld op het rijbewijs staan 2 cijfers in de volgorde dag maand en jaar. Dit stond tot nog toe niet uitdrukkelijk in de voorschriften van het Europese kaartmodel.

19 januari 2013

Dit onderdeel van het KB van 3 juli 2012 treedt in werking op 19 januari 2013. Dat is de dag waarop de derde rijbewijsrichtlijn in werking treedt.

Bronnen:

Koninklijk besluit van 3 juli 2012 betreffende het rijbewijs in kaartmodel, BS 11 juli 2012 (ed.3).

Koninklijk besluit van 28 april 2011 tot aanpassing van de rijbewijscategorieën, het rijbewijsmodel en de voorwaarden voor examinatoren, ingevolge Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs, BS 4 mei 2011.

Richtlijn 2011/94/EG van de Commissie van 28 november 2011 tot wijziging van Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het rijbewijs, PB.L. 29 november 2011, afl. L314/31.

Nouveau modèle européen de permis de conduire dès 2013.

Source : Polinfo Nieuws - 12/07/2012

Auteur : Laure Lemmens

A partir du 19 janvier 2013, la Belgique passera définitivement au permis de conduire modèle carte, très différent de la forme actuelle.

La troisième directive « permis de conduire » transforme les catégories actuelles A3 (cyclomoteur) et A (moto) en AM, A1, A2 et A.

En outre, depuis la publication de cette directive, la Roumanie et la Bulgarie sont entrées dans l'Union européenne, ce qui entraîne des modifications supplémentaires du permis.

4 catégories de permis moto

Catégorie AM

Les permis de conduire de catégorie A3 cesseront d'exister dès le début de l'année 2013.

Ils seront remplacés par la catégorie AM, regroupant tous les cyclomoteurs (à deux ou trois roues, et quadricycles légers) pouvant atteindre une vitesse de 25 à 45 km/h.

La troisième directive « permis de conduire » exclut donc de cette nouvelle catégorie les cyclomoteurs dont la vitesse est inférieure à 25 km/h. La Belgique fait de même, à une exception près. Bien que dans notre pays, les conducteurs n'aient pas besoin de permis pour rouler avec ces vélos-moteurs légers, ils peuvent tout de même se voir infliger une interdiction de conduire. Pour l'application des règles nationales en matière de déchéance du droit de conduire, ces vélos-moteurs légers sont bel et bien intégrés dans la catégorie AM. L'âge minimum légal pour conduire un cyclomoteur de la catégorie AM est de 16 ans. La directive européenne prévoit la possibilité de diminuer cet âge minimum à 14 ou 15 ans, mais la Belgique n'en a pas fait usage.

Catégories A1, A2 et A

A partir du 19 janvier 2013, les catégories A1, A2 et A remplaceront l'actuelle catégorie A.

La **catégorie A1** comprend les motocycles d'une cylindrée maximum de 125 cm³, une puissance maximale de 11 kW et un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kW par kg.

Les tricycles à moteur de maximum 15 kW tombent également dans cette catégorie.

La **catégorie A2** comprend les motocycles de maximum 35 kW, d'un rapport puissance/poids de moins de 0,2 kW par kg, et qui ne sont pas dérivés d'un véhicule développant plus du double de cette puissance.

La **catégorie A**, enfin, regroupe tous les motocycles et les tricycles à moteur d'une puissance supérieure à 15 kW.

Disparition du modèle papier

A partir du 19 janvier 2013 toujours, la Belgique ne distribuera plus que des permis mentionnant ces catégories. Les permis européens diffusés depuis le 1er juillet 2010 ne les contiennent pas encore.

En outre, le modèle carte contiendra également un certain nombre de nouveaux éléments. Le modèle papier repris actuellement à l'annexe I de l'AR « permis de conduire » sera définitivement abandonné. Le nouveau modèle carte le remplacera en annexe I.

Roumanie et Bulgarie

La Roumanie et la Bulgarie sont entrées dans l'Union européenne le 1er janvier 2007. La directive 2006/126/CE contenant le modèle actuel de permis de conduire ne date que du 20 décembre 2006, et ne prenait donc pas en compte ces deux pays. Désormais, les mentions « modèle de l'Union européenne » et « permis de conduire » apparaissent également en roumain et en bulgare en lettres roses à l'arrière-plan du permis de conduire.

La directive 2011/94/UE prévoit également un signe distinctif pour la Bulgarie (BG) et pour la Roumanie (RO). Ces lettres sont imprimées en négatif dans un rectangle bleu entouré de douze étoiles jaunes. Sur les permis délivrés en Belgique, il s'agit de la lettre B.

Les trois langues nationales et l'anglais

Dès 2013, le devant de la carte affichera également la mention « permis de conduire » (en majuscules) en anglais, alors qu'elle n'est prévue actuellement que dans les trois langues nationales.

Dates à l'arrière

Les dates de première délivrance et d'expiration de validité du permis pour chaque catégorie sont indiquées à l'arrière du permis sous le format JJ.MM.AA, ce qui n'était jusqu'à présent pas expressément requis par les normes européennes du modèle carte.

19 janvier 2013

Cette partie de l'arrêté royal du 3 juillet 2012 entre en vigueur le 19 janvier 2013, soit la date à laquelle la troisième directive « permis de conduire » entre en vigueur.

Sources:

Arrêté royal du 3 juillet 2012 relatif au permis de conduire modèle carte, M.B., 16 juillet 2012, p. 38.266

Arrêté royal du 28 avril 2011 modifiant les catégories du permis de conduire, le modèle du permis de conduire et les conditions pour les examinateurs, conformément à la Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire, M.B., 4 mai 2011

Directive 2011/94/CE de la Commission du 28 novembre 2011 modifiant la directive 2006/126/EG .

**TE KOOP****A VENDRE**

*Triton 6T pré-unit 1961 met gepowdercoat Norton wideline frame:

roadholders, Margo 750cc cilinder en Margo hoge debietpomp, beltdrive, Dresda achterbrug, Manx alu-tank, TZ 2LS achter en TZ 4LS voor !!!, getuned carburatoren, Converta schetsplaten, nieuwe banden, nieuwe uitlaten, nieuwe elektriek en batterij, Boyer 12V ontsteking, pas herspoten, volledig gereviseerd - werkt en rijdt perfect

roadholders, cylindre Margo 750cc + pompe haut debit Margo, beltdrive - courroie, pont arrière Dresda, réservoir alu Manx, TZ 2LS derrière en TZ 4LS avant !!!, carburateurs revisés, attaches Converta, nouveaux pneus, échappements, électricité et batterie, allumage Boyer 12V, repeinte, complètement révisée

*5TA Speed Twin 1953, matching numbers, 500cc:

volledige orgineel, prachtige patine, quick detachable, rijdt perfect.

100% orginal, super patine, quick detachable, tourne impeccablement.

*Tiger T110 , 650cc, 1961:

bathtub model matching numbers, eveneens prachtige origineel staat behalve de 12V conversie, full steel bathtub & fenders, werkt en rijdt perfect.

modèle baignoire matching numbers, aussi en superbe état original mais avec conversion 12V, baignoire et gardeboies en acier, roule et tourne impeccablement.

*Triumph Rob North T150V Trident racer, 847cc, 1969, met onnoemelijk vele extra's en speciale goodies (zie website:
<http://www.mdstechnic.be/onderpaginas%20jan/motor.html>)

Jan Van Den Bossche - Oombergenstraat 39 - 9620 Zottegem

Jan.Van-Den-Bossche@ec.europa.eu Tel. 0032 460 753244

GEZOCHT

RECHERCHE

Motos volées le 09.09. 2012 à Henri Chapelle au cimetière militaire.

Gestolen op 09.09. 2012 op het militair kerkhof te Henri Chapelle.

Harley Davidson softail heritage
bwj 07-02-96
kleur zwart-beige
nr plaat MJI 402
chasisnr 1HD1BNL17TY026728



Harley Davidson softail heritage
bwj 10-12-99
kleur rood-zwart
nr plaat MJI 405
chasisnr 1HD1BJL44WY015838



Jean en Helma Bex-Van de Wiel
Lommelsakker 1
3910 Neerpelt

Tel. 0496 025335
E-mail : jean.helma@gmail.com

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 de la parution suivante.
De aankondingen worden steeds in het eerstvolgende nummer
gepubliceerd.

A G E N D A



RUILBEURZEN - BOURSES

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
04/11/2012	Zaal Het Chaamse Wapen Te CHAAM (NL) Harley-Davidson swapmeet	motorbeurs@silentgrayfellows.nl
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.retromotaarschot.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)
20/01/2013	Marche en Famenne au WEX Rue des Deux Provinces	www.mrfa.be Tel. 084.32.22.84
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

20- 21/04/2013	HOOGSTRATEN Europastraat 30 2321 Hoogstraten-Meer Hoogstraatse oldtimerbeurs voor auto's motoren en onderdelen	www.hoogstraatse-oldtimerbeurs.com Tel. 0475.49.42.44
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		
EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN		

29- 30/06/2013	BOM's Veteranentoer	www.bomberlare.be Tel. 053.21.23.07
-------------------	---------------------	---

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



ARIEL SPRINTER
350 cc
1939

Expo Roeselare
03.11.2012

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 / 1e 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 !