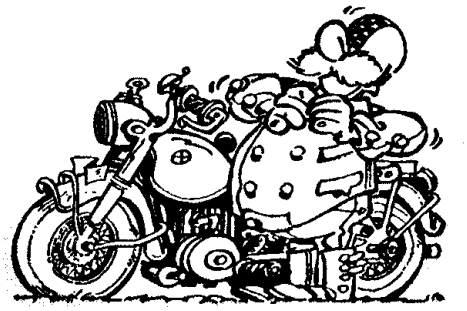
VZW CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM ASBL
v.u. Verzetsstraat/Rue de la Résistance 28 e.r.
1090 Jette

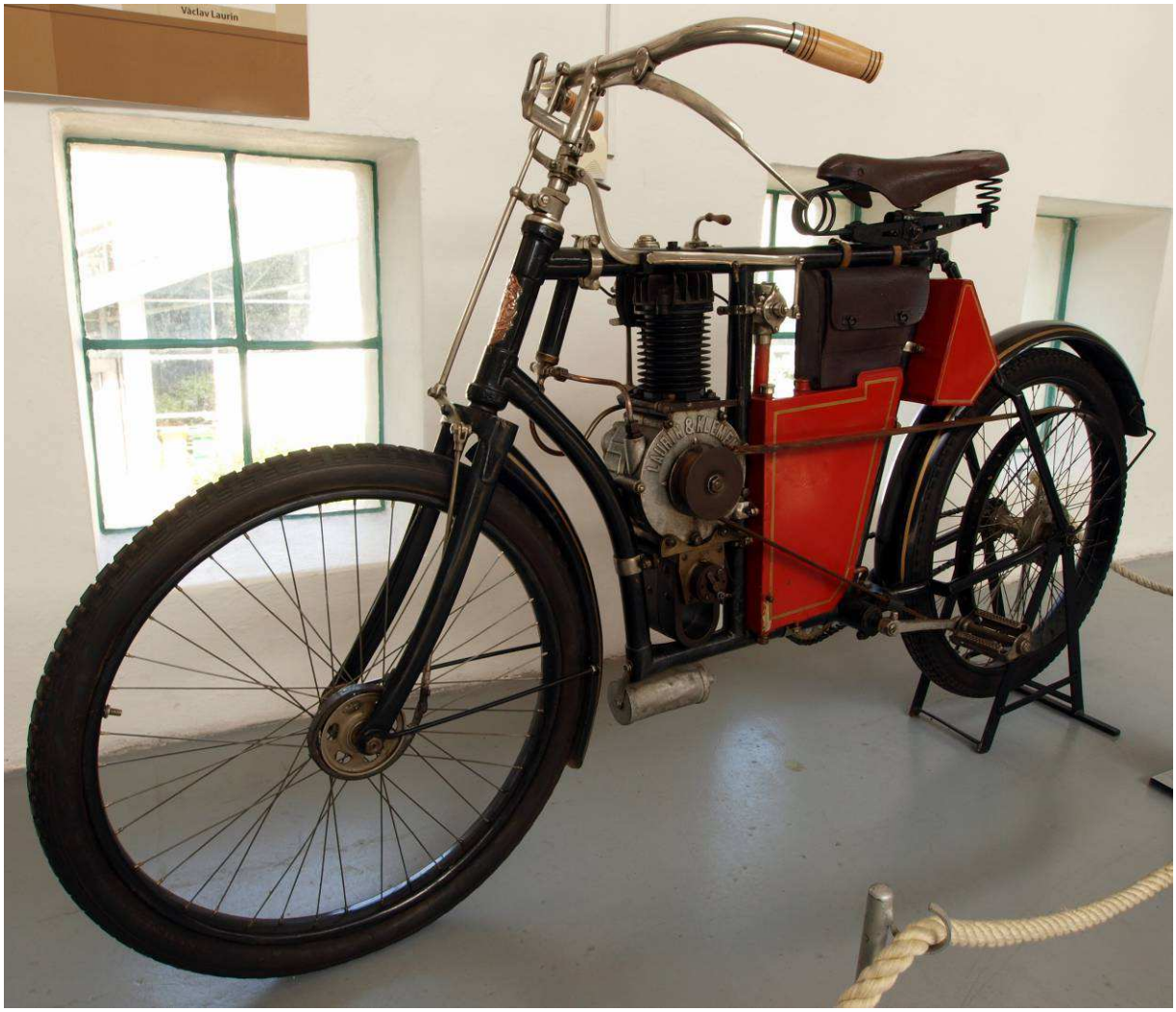
****

Maandelijks tijdschrift - Revue mensuelle.
Mai / Mei 2013
Numéro **325** ste nummer
Verzending -expédition : Postkantoor Libramont

Jumelé avec
Verbroederd met
VMCC South Wales
AMCA Europe

Affilié à
Aangesloten bij
FBVA-BFOV





LAURIN-KLEMENT 1903.
Voir article allumage.
Zie artikel ontsteking.

CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM

MAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VOOR LIEFHEBBERS VAN VETERAANMOTORFIETSEN

REVUE MENSUELLE DES AMATEURS DE MOTOCYCLETTES ANCIENNES

VOORZITTER - PRESIDENT

PAUL SAINT MARD, Avenue Prekelindenlaan 33, 1200 Bruxelles-Brussel

SECRETARIAAT – SECRETARIAT

ASSURANCES – VERZEKERINGEN

YVES CAMPION, Rue Dr Elie Lambotte 243, 1030 Bruxelles
Tel: 02/425 89 91

LIDMAATSCHAP – AFFILIATION
ADRESWIJZIGING – CHANGEMENTS D'ADRESSE

GUY VAN OBBERGEN , Schotelveldstraat 1a, 2801 Heffen.
Tel:03/886.17.45

Toute correspondance doit être adressé **AVEC** un timbre poste **POUR LA REPONSE**!!!
Alle briefwisseling moet vergezeld zijn **MET** een postzegel **VOOR HET ANTWOORD**!!!

REDACTIE – REDACTION

Jacques Bastiaens, Rue de la Résistance / Verzetsstraat 28 1090 Jette Tel. 02.660.59.68

Ons clubblad verschijnt 10 maal per jaar. Artikels en informatie zijn steeds welkom!
Notre revue paraît 10 fois par an. Des articles et informations sont toujours les bienvenus!

LIDGELD - COTISATION

Een clubjaar loopt steeds tot eind december. Lidgeld **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,

Vous aurez vu, je l'espère sincèrement, la nouvelle campagne de prévention routière invitant les automobilistes à faire plus attention à nous, pauvres victimes du "Désolé, je ne vous avais pas vu !"
Le graphisme est simple et compréhensible par tous.
La moto semble dater un peu (1990 ?). Heureusement qu'ils n'ont pas déguisé le pilote en couleurs criardes et fluo, sinon nous étions mûrs pour un nouveau décret "visibilité" en 2014, avec preuves à l'appui, qu'ils n'hésiteront pas à exploiter. Je vous signale que je roule avec un baudrier fluo vert, plus pratique à mes yeux qu'un gilet.
Nous envisageons d'organiser une bourse d'échanges à Duisburg, sur un des parkings extérieurs, la date n'est pas encore fixée, mais probablement fin août (la météo, toujours la météo…).
Vous serez prévenus à temps, les prix seront démocratiques.
Et pas question de déballer ou exposer des pièces pissant l'huile.
Le Centre Sportif met à notre disposition le bar et les sanitaires, il est de notre devoir de rendre l'endroit propre comme nous l'aurons trouvé.
Je vous ai fait savoir que je cherchais à "descendre de catégorie".
Le poids des ans et de mes motos ne font pas bon ménage avec mes hanches et je ne "lève plus la jambe" aussi haut que les filles du Moulin Rouge.
Si vous avez connaissance d'une Bultaco Metralla MK2 à vendre (une de route), faites moi signe.
Les abeilles se réveillent, les oiseaux font des nids et… nos motos sortent de leur torpeur !
Roulez prudemment.

Paul Saint-Mard,
Président.

Het woordje van de Voorzitter.
Van ditjes, datjes en andere zaken.

Beste vrienden en vriendinnen,

Waarschijnlijk hebt u de nieuwe campagne voor verkeersveiligheid opgemerkt, die de automobilisten aandachtig maakt op de zwakke weggebruiker : "Spijtig, ik had u niet gezien".
Het grafisme is eenvoudig en door iedereen begrijpelijk.
De motor ziet er niet zo recent uit (1990 ?).
Gelukkig wordt de motorrijder niet verkleed met schreeuwende fluo kleuren. Zoniet zouden we terug klaar zijn voor een nieuw "zichtbaarheid" decreet in 2014, met nieuwe bewijzen ter staving, en de bijhorende boeten.
Ik wijs u erop, ikzelf rijd met groene fluo schouderriem en band, veel praktischer dan het fluo vestje.
We overwegen een ruilbeurs in Duisburg te organiseren, op een van de buitenparkings, datum nog te bepalen, waarschijnlijk eind augustus (het weer, nogmaals het weer…). De details zullen volgen, de prijzen zullen in elk geval democratisch zijn.
We dringen erop aan, dat wie komt opdagen met stukken of onderdelen met olieverlies geweigerd zal worden. Het Sportcentrum kan ons de bar en de sanitaire voorzieningen ter beschikking stellen. Het is dan ook onze plicht de ter beschikking gestelde plek netjes te houden.
Ik heb jullie al laten verstaan dat ik overweeg "lichter" te gaan rijden.
De jaren beginnen door te wegen, mijn motoren worden te zwaar,
en ik kan het been niet meer zo hoog heffen als de meisjes van de Moulin Rouge.
Indien u weet hebt van een te koop zijnde Bultaco Metralla MK2 (in weg-uitvoering), geef me een seintje.
De bietjes vliegen, de vogeltjes fluiten, en onze motoren vroemen.
Rijdt voorzichtig.
Tot binnenkort.
Paul Saint-Mard,
Voorzitter.

Assemblée Générale de la FBVA-BFOV.

Le 16 mars dans la salle Minerva de l'Autoworld (Cinquantenaire) se tenait l'assemblée Générale de la FBVA à laquelle j'assistai.
La FBVA fête ses 25 ans et l'heure était à la vision du futur des anciennes.

Fonctionnement de la FBVA.

La FBVA ne fonctionne que par le volontariat de ses dirigeants. En effet, aucun de ceux-ci n'est payé ! Or il devient impossible de faire fonctionner notre Fédération selon ce système et l'objectif de professionnalisme et de qualité visé par celle-ci va entraîner des frais supplémentaires qui ne pourront être couverts que par une augmentation de la cotisation annuelle qui s'élève actuellement à 75 euros plus 0,75 euros par membre de chaque club.

En 2014 le forfait sera réduit à 45 euros mais la cotisation par membre passera à 2,50 euros pour arriver en 2015 à 30 euros par club et 5 euros par membre.
Pourquoi cette augmentation ?
• Acquérir une plus grande indépendance financière vis à vis des pourvoyeurs de fonds actuels, dont notamment MARSH (50%).
• Bureau permanent physiquement accessible à tous.
• Secrétariat professionnel comprenant 2 employé(e)s à mi-temps.
• Service sur mesure pour solutionner tous les dossiers et particulièrement ceux de l'immatriculation de véhicules sans documents.

Un nouveau département apparait au sein des divisions de la FBVA, celui de Youngtimer, entendez par là l'accueil des véhicules des années 70 et 80.

Statut Ancêtre.
Age du véhicule : 25 ans pour tout véhicule.
Usage du véhicule : nos ancêtres pourront donc être utilisés jour et nuit, avec quelques restrictions.

Sont interdits :

- l'usage commercial et professionnel
- les déplacements domicile-travail et domicile-école
- les transports rémunérés
- l'utilisation comme machine ou outil et pour les missions d'intervention.

Pour tout renseignement complémentaire, reportez vous au site de la Fédération www.bfov-fbva.be.

A la fin de l'assemblée un cocktail conviait les présents à se restaurer et se désaltérer. Nous eûmes le plaisir d'y rencontrer des membres assidus et amicaux.
L'après-midi se terminait par la Club Night où tout club pouvait amener des véhicules en exposition.
Les motards, qui font toujours partie de la minorité (735 clubs affiliés dont 35 de 2 roues !), étaient représenté par 4 clubs et 6 motos : CRMB, Veteraanmotoren Houtland, CMB et… le HCB.
La fraternisation entre les 3 premiers fut parfaite, tous les présents se connaissaient. La splendide Flandria exposée par le Veteraanmotoren Houtland a remporté le prix des avant-guerres.
Je vous encourage à être présents l'an prochain, au moins à la Club Night.

Amitiés
Yves Campion
Amateur Gillet Herstal
ycampion.gillet@skynet.be

Algemene vergadering van de FBVA-BFOV.

Op 16 maart vond de algemene vergadering van de BFOV plaats in de zaal Minerva van het Autoworld (Jubelpark). Ik was er aanwezig. De BFOV viert zijn 25 jarig bestaan, en keek naar de toekomst van de oude voertuigen.

Werking van de BFOV.

De werking van de BFOV rust enkel op het vrijwilligerswerk van de bestuurders. Niemand wordt hiervoor betaald! Het wordt practisch onmogelijk, onze Federatie op deze wijze te blijven beheren. Onze doelstellingen op het gebied van professionalisme en kwaliteit zullen hogere kosten met zich meebrengen. Bij gevolg zal het noodzakelijk zijn, onze huidige jaarlijkse clubbijdrage van 75 € + 0,75 € per lid aan te passen.

In 2014 zal de clubbijdrage herleid worden tot 45 € per club + 2,5 € per lid, om te eindigen in 2015 op 30 € per club + 5 € per lid.

Waarom deze opslag?

- Om een grotere financiële onafhankelijkheid te bekomen ten opzichte van onze huidige sponsors, hoofdzakelijk MARSH (50%).
- Om te beschikken over een permanent bureau, toegankelijk voor iedereen.
- Professioneel secretariat met twee halftijdse bedienden.
- Een soepele dienstverlening bieden voor het oplossen van de dossiers, in het bijzondere voor de inschrijving van voertuigen zonder papieren.

Een nieuw departement ziet het daglicht bij de BFOV, het departement Youngtimers, gericht op de voertuigen van de jaren 70 en 80.

Oldtimerstatuut.
Ouderdom van het voertuig : 25 jaar voor alle voertuigen.
Gebruik van het voertuig : onze oudjes zullen dag en nacht mogen rijden, op enkele beperkingen na.

Zijn verboden :

- commercieel en professioneel gebruik
- woon-werk en woon-school verplaatsingen
- betaald transport
- gebruik als machine, gereedschap of interventievoertuig.

Voor bijkomende inlichtingen, zie de website : www.bfov-fbva.be

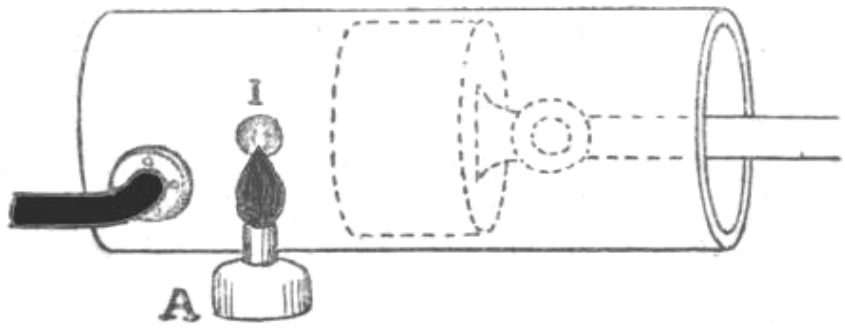
De vergadering werd afgesloten met een hapje en een drankje.
Het was ons een groot genoegen de trouwe vrienden te kunnen begroeten.
Daarna had de Club Night plaats, waar elke club voertuigen kon ten toon stellen.
De motorrijders zijn nog steeds in de minderheid (735 aangesloten clubs, waarvan 35 van tweewielers) en waren vertegenwoordigd door 4 clubs en 6 motoren : CRMB, Veteraanmotoren Houtland, CMB en… HCB.
De verbroedering was bijzonder hartelijk tussen de eerste drie, gezien iedereen iedereen kende. De prijs voor de vooroorlogse motoren ging naar de prachtige Flandria ten toon gesteld door Veteraanmotoren Houtland.
Ik raad u aan om volgend jaar aanwezig te zijn, ten minste op de Club Night.

Vriendelijke groeten
Yves Campion
Amateur Gillet Herstal
ycampion.gillet@skynet.be

L'allumage.

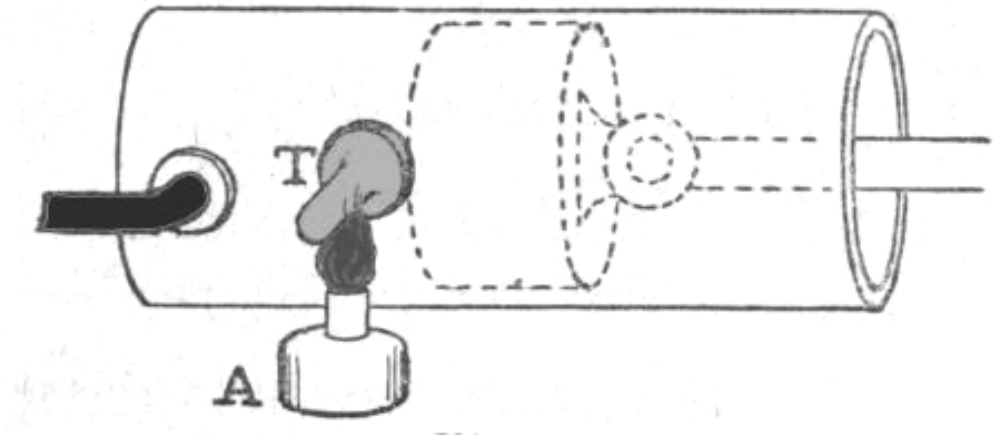
Historique.

Les premières motos (Perreaux, Roper, Copeland...) utilisaient un moteur à vapeur. Ces systèmes, de par leur encombrement, étaient particulièrement inadaptés.
On passa donc rapidement à une motorisation à combustion interne.
C'est Daimler qui réalisa la première "moto" équipée de la sorte.
Le moteur d'Etienne Lenoir, breveté en 1860, était déjà doté d'un allumage électrique.
La bobine, quant à elle, fut inventée par Heinrich-Daniel Ruhmkorff peu après 1850 (première démonstration publique lors de l'Exposition Universelle de 1855).
Des premières réalisations expérimentales à la mise en production, il se passera bien du temps puisque les premiers moteurs utilisèrent des systèmes d'allumage bien plus archaïques. On pourra s'étonner du délai de mise en pratique de telles inventions. Ce serait oublier les contraintes de mise en production en quantités relativement importantes.
Le problème du moteur à combustion interne, improprement appelé "moteur à explosion", est, comme son nom l'indique, qu'il faut trouver le moyen d'enflammer le mélange air / combustible qui a été injecté dans le cylindre à l'intérieur de celui-ci et à un moment précis.

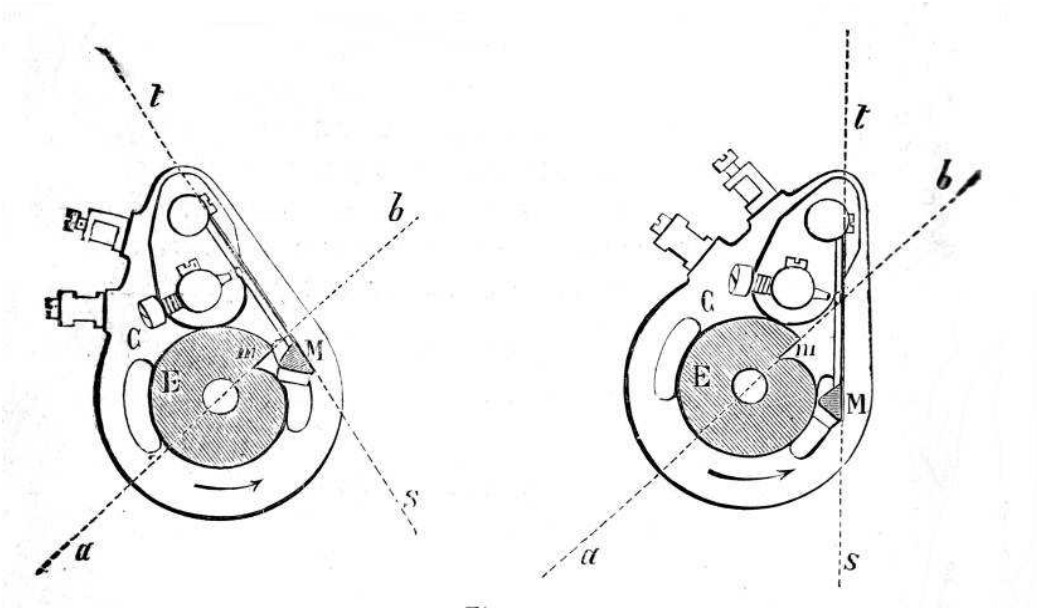


Le premier système utilisé, conformément au schéma ci-dessus utilisait simplement une flamme extérieure au cylindre qui correspondait avec l'intérieur de celui-ci par un simple trou réalisé dans la paroi, le plus proche possible du conduit d'admission.

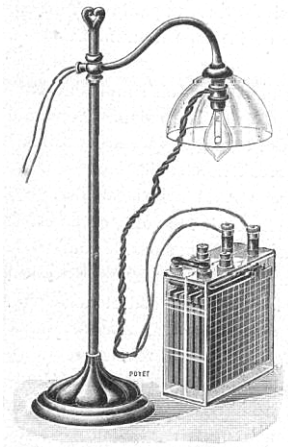
On se doute que l’allumage ne pouvait s'effectuer que de manière irrégulière, et même aléatoire. Il faut se rappeler que les premiers moteurs "à explosion" utilisaient le gaz comme carburant, bien plus facilement inflammable que le pétrole.
On observera aussi qu'un tel dispositif, installé sur un véhicule mobile ne serait pas allé bien loin puisque la flamme se serait éteinte avec la vitesse, si faible soit-elle. Il est vrai aussi que les premiers essais de ce genre de moteur furent effectués en 1860, alors que la moto n'avait pas encore vu le jour.
Ce système fut peu à peu amélioré, dans un premier temps en masquant la lumière au moyen d'un tiroir commandé par la distribution.



Ensuite William Barnett enferma la flamme dans un boisseau tournant. La flamme avait alors tendance à s'éteindre, mais était aussitôt rallumée par un deuxième brûleur.
Une autre avancée technologique fut faite lorsque Wilhelm Maybach songea à réaliser un allumage par incandescence, c'est à dire un dispositif où le gaz n'est pas mis à feu directement par une flamme mais grâce à un dispositif à haute température interne au cylindre.
La flamme, pour autant, existe toujours puisque c'est elle qui est chargée de chauffer un doigt de platine fixé sur le cylindre, toujours près de la tubulure d'admission.
Ce système à flamme vive présentait de grands risques d’incendie en cas de chute.
C'est le marquis De Dion qui, à la fin du XIXème siècle, équipa d'un allumage électrique à rupteur le moteur à combustion interne de ses fameux tricycles. Ce système d'allumage donna une grande supériorité aux productions du marquis De Dion.

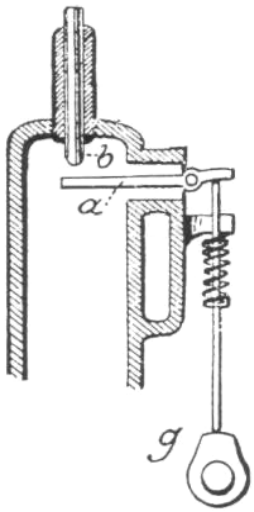


Le schéma ci-dessus montre l'allumeur de ce moteur dans deux positions d'avance différentes, commandées par câble.
L'allumage est alors du type "batterie - bobine".

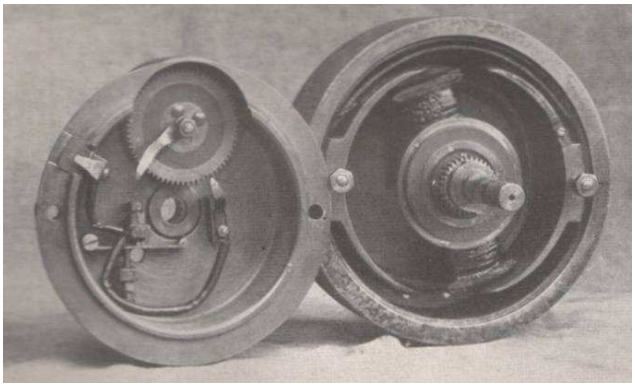


Cet allumage par batterie présente néanmoins certains inconvénients : batteries peu fiables, ne s'auto-chargeant pas encore pendant la marche.
C'est pourquoi les premières motos étaient dépourvues de tout dispositif d'éclairage électrique.

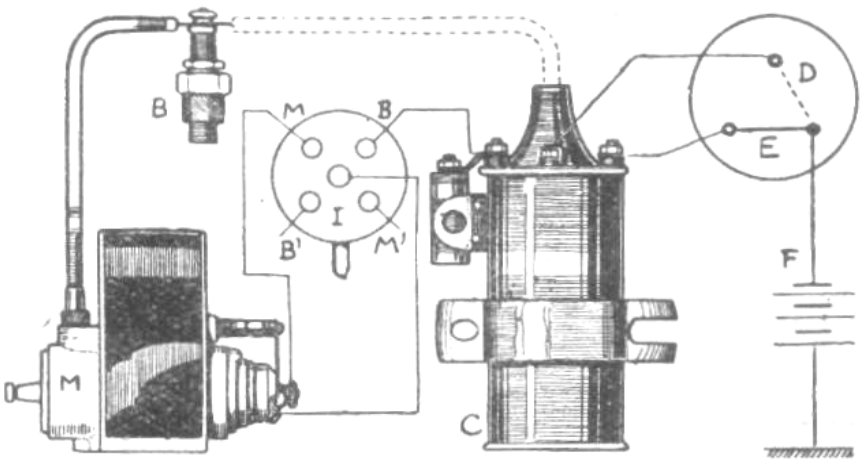
Pourtant la magnéto existait déjà puisque celle à basse tension fut mise au point en 1875 par Siegfried Marcus. Elle sera utilisée pendant un laps de temps assez court, sur la "Deronzière" par exemple. Dans ce système, le rupteur est situé directement à l'intérieur du cylindre, actionné par une came et une tige rappelée par un ressort, faisant penser à un culbuteur.



La magnéto à haute tension fut créée pour sa part en 1898 par le français André Boudeville.

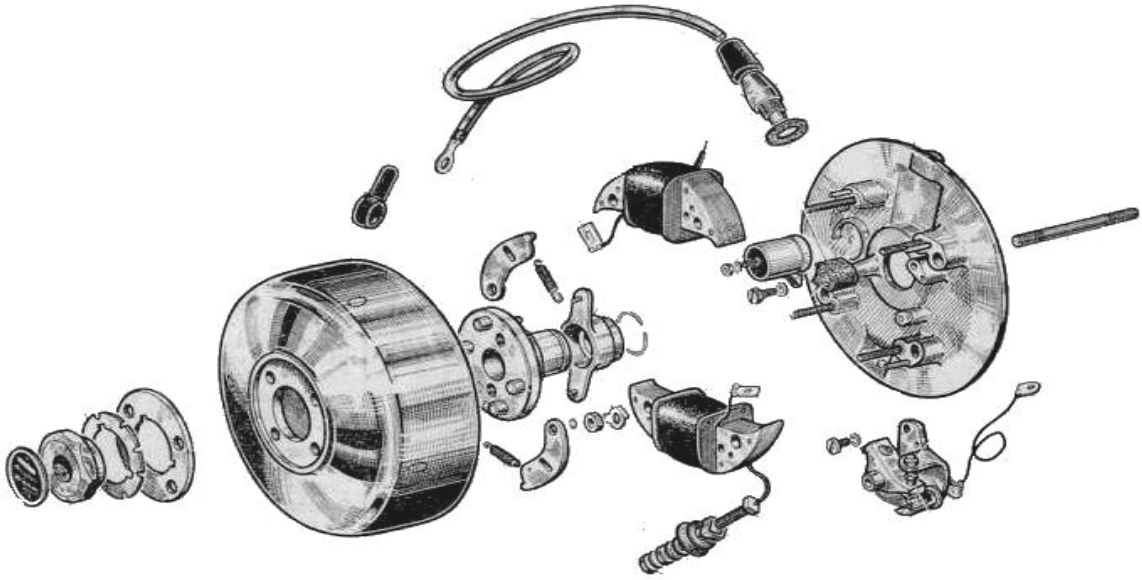


Cette magnéto est composée d'un inducteur (fond et paroi du boîtier, à droite), l'induit, tournant au centre du dit boîtier. On distingue sur l'axe de cet induit un engrenage qui entraîne une roue située dans le couvercle, à gauche sur laquelle est fixé un doigt d' allumage faisant office de distributeur.
En dessous se situent les vis platinées.
Cette magnéto fut testée dès 1898 sur un tricycle de marque Aster.
Ce n'est qu'en 1902 que l'allumage par magnéto sera utilisé "en série" sur des motos : Il s'agissait des Laurin-Klément Austro-Hongroises dont la magnéto était entraînée par chaîne en bout de vilebrequin. Cette moto avait un aspect fort étrange (voir page de couverture) avec son réservoir en arrière du moteur. Elle n'en était pas moins fort efficace si l'on en juge par ses nombreux succès.
La magnéto haute tension présente la particularité d'inclure tous les éléments nécessaires à l'allumage de la bougie.
Elle présente l'inconvénient de fournir un courant dont l'intensité est dépendante du régime, donc posant parfois des problèmes au démarrage et également de ne pas fournir une énergie suffisante pour alimenter un éclairage. Les phares dont sont équipées les motos, lorsqu'elles en ont un, sont alors à acétylène.

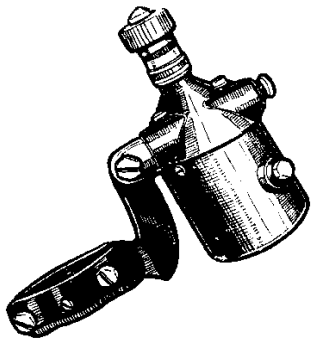


Pour éviter les problèmes au démarrage, on utilisera parfois des systèmes mixtes magnéto + batterie.

La faible intensité de l'allumage étant plus problématique encore sur les moteurs deux temps, on sera amené, dans les années '30, à utiliser pour ce type de moteur, le volant magnétique (inventé cependant en 1914), dont le principe de fonctionnement est similaire à celui de la magnéto, si ce n'est que le bobinage y est fixe et que ce sont les aimants qui sont en rotation. La masse en mouvement est alors plus importante mais il est possible de sur-dimensionner les éléments, ce qui permet un allumage plus vigoureux. Par ailleurs, il est possible de monter sur le plateau une seconde bobine à simple enroulement débitant un courant alternatif utilisable pour l'éclairage.

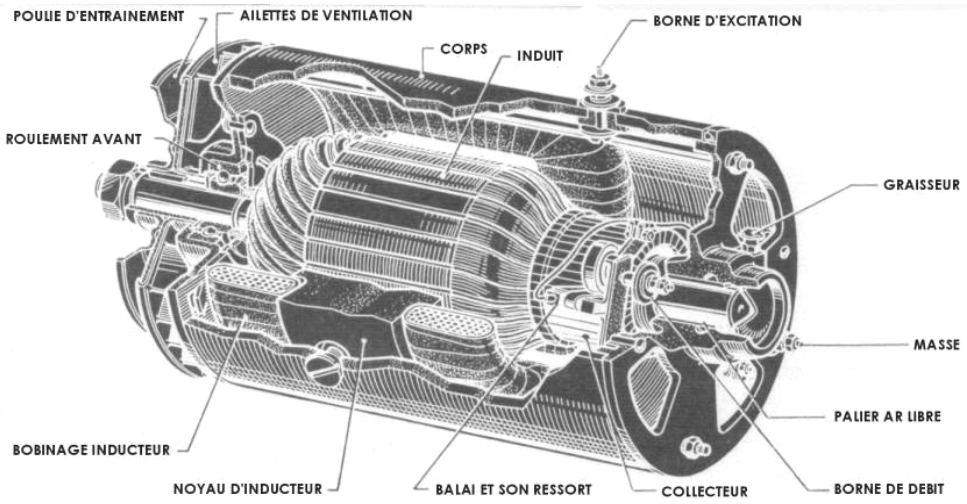


Le "Vade-mecum du Motocycliste" de Moto-Revue, édition de 1934, nous apprend que les motos ne sont alors pas encore équipées en série d'un dispositif d'éclairage. Lorsque l'on veut rouler de nuit, il existe cependant la possibilité d'équiper sa moto soit d'un alternateur soit d'une dynamo. Ces alternateurs étaient alors encore distincts de la fonction d'allumage de la bougie.



Cette version de l'alternateur ressemble fort aux dynamos équipant les anciennes bicyclettes. En dehors de ce type d'alternateur simplifié à l'extrême et incapable de fournir l'énergie nécessaire pour allumer une bougie, c'est surtout la dynamo qui fut utilisée le plus couramment, dans un premier temps, car elle était capable de performances supérieures.

La première dynamo a été mise en œuvre par Werner von Siemens en 1866. Elle se définit comme un générateur d'électricité à inducteur bobiné fixe, induisant par transformation mécanique de rotation des courants alternatifs redressés mécaniquement par un collecteur et des balais.

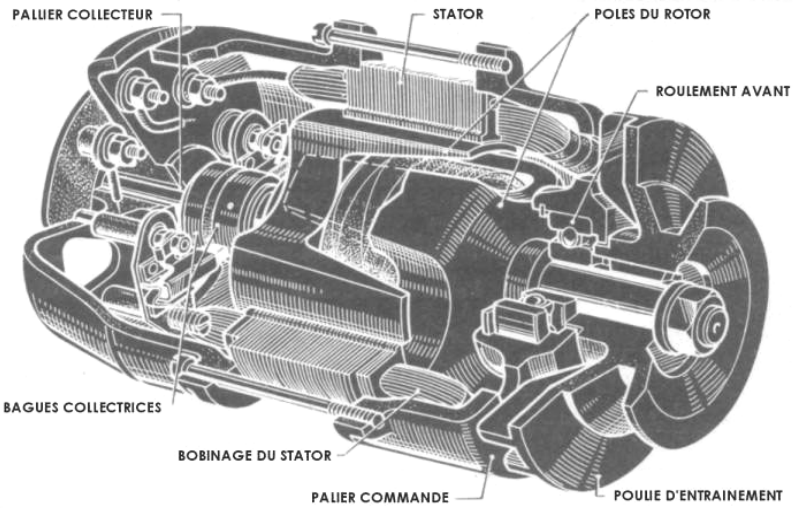


Au fil des ans, les dynamos acquerront une puissance de plus en plus importante pour un encombrement moindre.

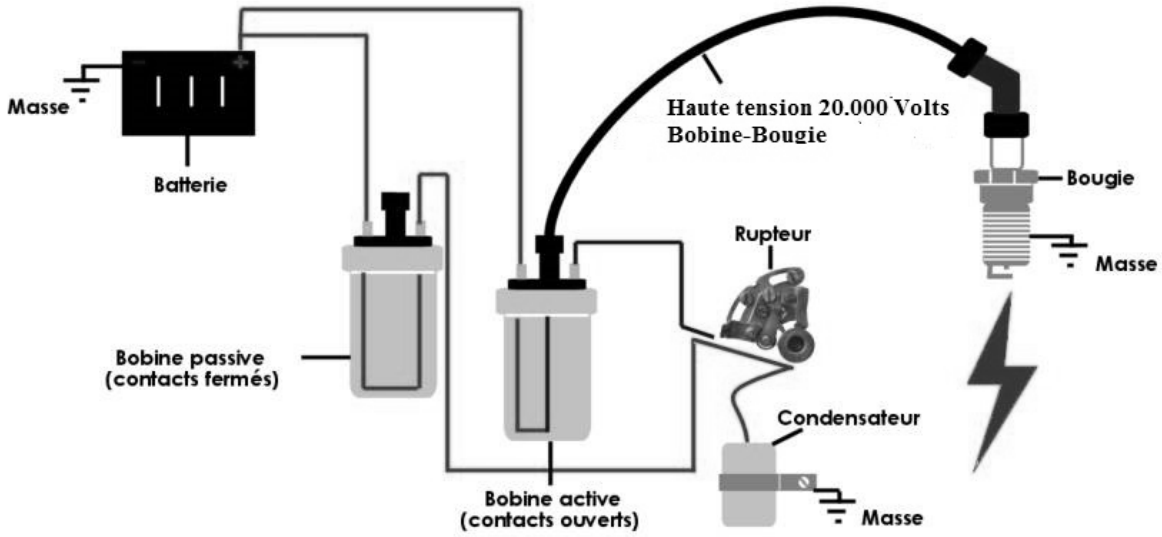
A la fin des années '50, sans que la dynamo ne soit pour autant définitivement abandonnée, les alternateurs devenus plus puissants avec des dimensions et poids moindres, commencèrent à se généraliser. Par rapport à la dynamo, la suppression du collecteur tournant permet d'envisager des régimes de rotation plus importants.

Les premiers alternateurs ont été créés en 1832 par Hippolyte Pixii et furent améliorés en 1867 par Zénobe Gramme.

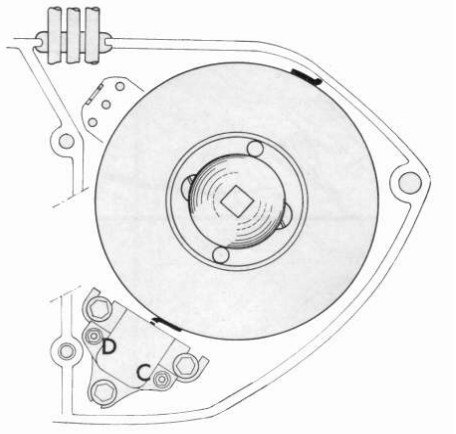
L'alternateur comporte un stator (bobinage) fixe externe qui délivre du courant alternatif sans l'aide de contacts. C'est l'inducteur qui tourne à l'intérieur de celui-ci.



On a entretemps abandonné les systèmes "batterie / bobine" pour un système dans lequel la dynamo ou l'alternateur charge une batterie qui elle même va alimenter le circuit d'allumage via des rupteurs (ou "vis platinées") et des bobines (schéma ci-dessous, ne représentant pas l'alternateur).



On peut trouver des systèmes différents utilisant un distributeur. Mais ce système est peu utilisé sur les motocyclettes. On y a très tôt préféré des systèmes à rupteurs multiples (voir ci-après).
On connaîtra peu d'avancées par la suite, si ce n'est le remplacement des rupteurs par un système électronique comportant un capteur commandé par des signaux magnétiques.



Ces systèmes ont l'avantage d'être quasiment indéréglables et de ne pas comporter de dispositif mécanique, d'où une absence d'usure.
Par extension, ces systèmes seront par la suite couplés à l'injection, l'avance, les valves d'échappement, etc.

Ce dispositif apparait pour la première fois sur une moto de série en 1962 avec la Motobécane "SP-50-R".

Autres composants du dispositif d'allumage :

Le condensateur :
C'est un composant électronique de forme cylindrique qui se charge en énergie puis se décharge. Il empêche la formation d'un arc électrique important aux bornes des deux contacts du rupteur.

La bobine :
C'est un transformateur qui transforme la basse tension d'entrée (6 ou 12 volts) en haute tension.

Le régulateur :
Régule la tension ou plutôt écrête la tension de sortie à un certain seuil (entre 12 et 14 volts).

Le redresseur :
Il ne s'agit pas d'un élément du circuit d'allumage à proprement parler.
Il redresse la tension en sortie d'alternateur en tension continue.
Il empêche la tension de monter au-delà d'une certaine limite qui serait dommageable à l'ensemble du circuit électrique.

Le capuchon de bougie :
Il n'a pas toujours été présent sur les motos. Il a été imposé légalement afin d'éviter d'émettre des parasites, donc quelques temps après la vulgarisation des téléviseurs. Dans le même temps, il protège la bougie des intempéries et permet un contact fiable entre le câble à haute tension et la bougie.

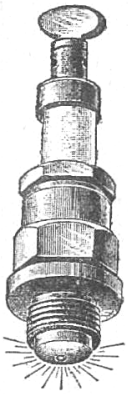
La bougie :
Elle se trouve au bout de la chaîne du système d'allumage.
Elle enflamme le mélange air / essence au moyen d'électrodes situées dans la chambre de combustion.
Elle doit assurer jusqu'à 200 étincelles par seconde par une température extrême.

Les différents types de bougies en ... 1903 :

Au début du siècle précédent, peu après l'invention de la moto, de nombreux éléments constituant un moteur étaient encore sujets à des pannes fréquentes.

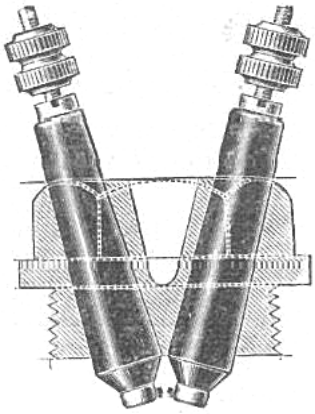
Parmi ces éléments, la bougie était certainement un de ceux qui posaient le plus de problèmes. Lorsqu'elles ne cassaient pas, elles s'encrassaient ou elles perlaient. Les fabricants rivalisaient alors d'inventivité afin de proposer un produit meilleur que ceux de la concurrence.

Voici quelques bougies, telles que représentées dans un livre de 1903.



Bougie
Chapeau

Bougie
Diogène



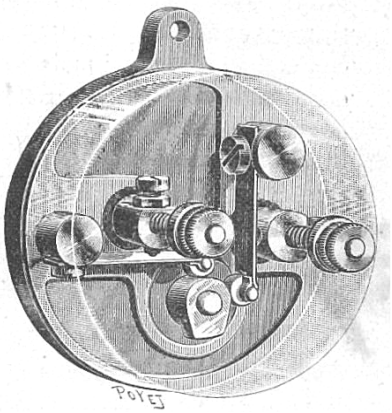
Bougie
EIC

Bougie
Pyrobole

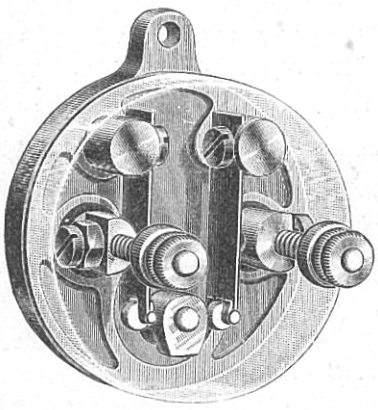
Différents types de rupteurs :

Ci-après quelques uns des systèmes de rupteurs disponibles à cette époque. Les inventeurs rivalisaient d'ingéniosité pour répondre aux demandes des motoristes et pour fiabiliser les solutions qu'ils proposaient à la vente.

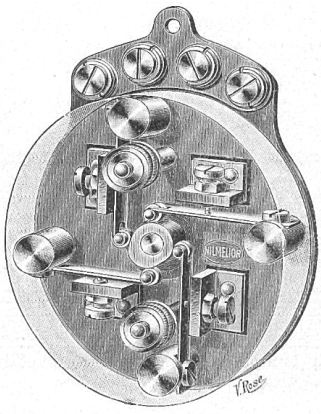
Rupteurs de type interrupteur à pression :



Bicylindre 90°



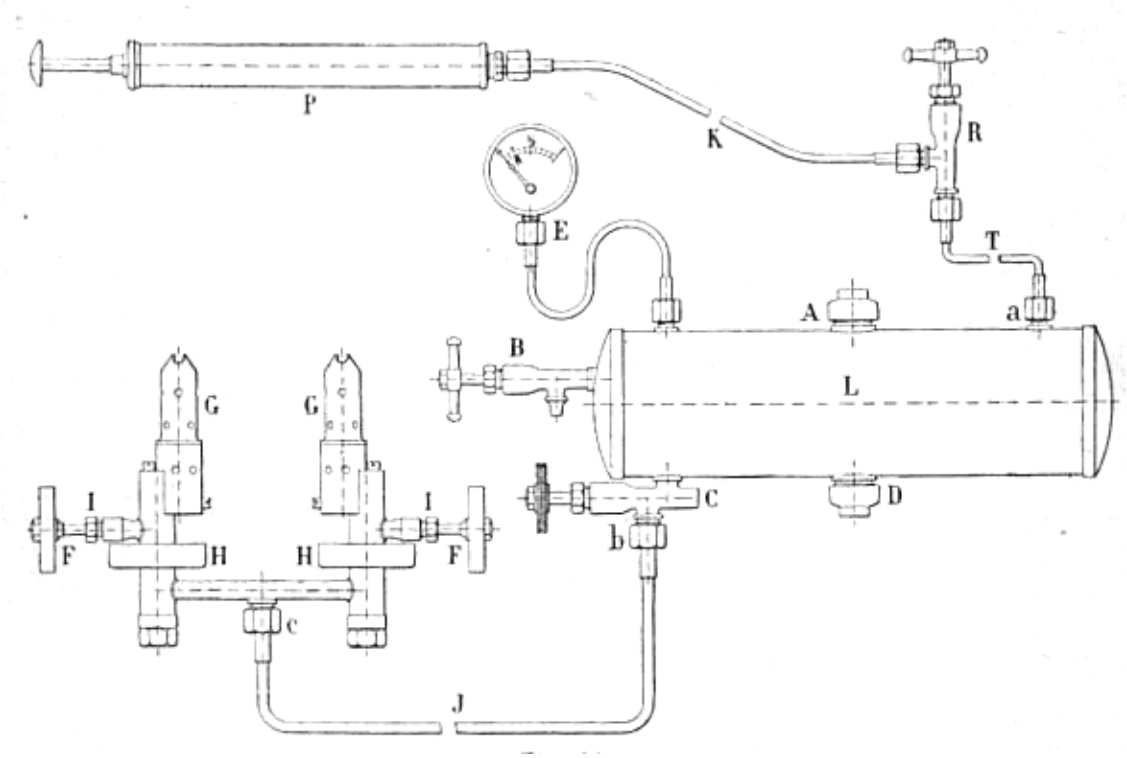
Bicylindre 180°



Quatre cylindres

Allumage par brûleur :

Schéma d'installation d'un allumage par brûleur pour moteur bicylindre.

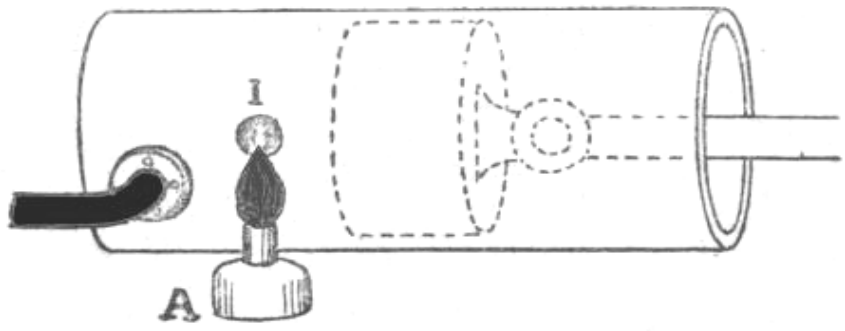


A	Bouchon de remplissage
B	Robinet de niveau
C	Robinet de sortie de liquide
D	Bouchon de vidange
E	Manomètre
F	Robinets de réglage
G	Brûleurs
H	Cuvettes d'amorçage
I	Presse amiante
J	Tube de jonction
K	Tuyau de la pompe à air
L	Réservoir d'essence minérale
P	Pompe à air de mise en pression
R	Robinet d'introduction d'air
T	Tube d'introduction d'air
a, b, c	Raccords coniques

De ontsteking.

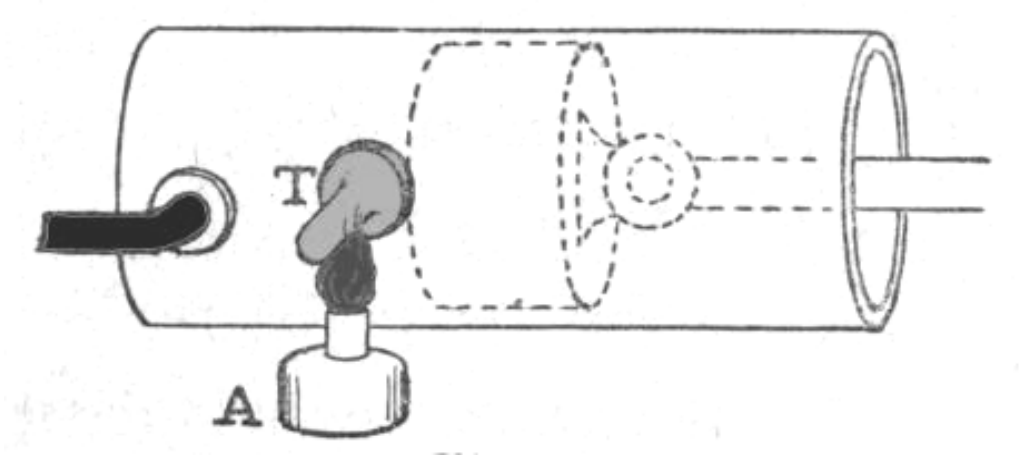
Historiek.

De eerste motoren (Perreaux, Roper, Copeland...) draaiden met een stoommotor. Deze systemen, veel te omvangrijk, waren onaangepast.
Er werd bij gevolg snel overgestapt naar motoren met interne verbranding. Daimler was de eerste die gebruik maakte van een interne verbrandingsmotor.
De motor van Etienne Lenoir, gebrevetteerd in 1860, was reeds voorzien van een elektrische ontsteking.
De bobijn werd kort na 1850 uitgevonden door Heinrich-Daniel Ruhmkorff. De eerste openbare demonstratie had plaats tijdens de Wereldtentoonstelling van 1855.
De tijd tussen de eerste proefondervindelijke verwezenlijkingen en de industriële toepassing ervan was zeer lang. Men gebruikte voor de eerste motoren zeer archaïsche ontstekingssystemen.
Men kan verwonderd zijn over de lange tijd verlopen tussen de uitvinding en de toepassing, te wijten aan de moeilijkheden verbonden aan de productie van grote hoeveelheden.
Het probleem met de motor met interne verbranding, onterecht "ontploffingsmotor" genoemd, zoals de naam het zegt, is dat men een middel moet vinden om in de cilinder, op een welbepaald ogenblik, het mengsel lucht / brandstof te doen ontsteken.

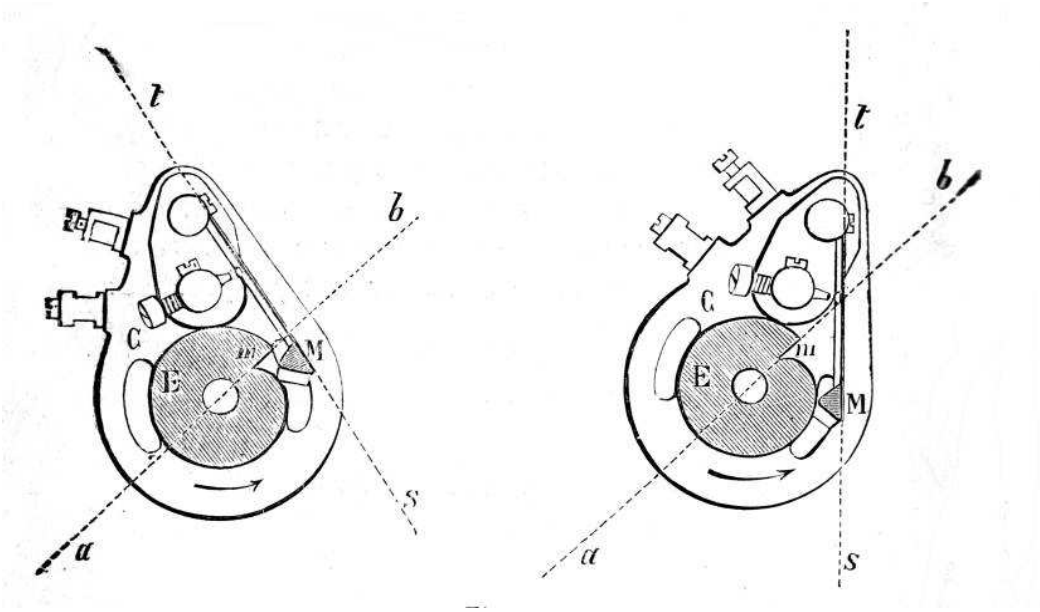


De afbeelding hierboven toont ons het schema van het eerst gebruikte systeem : er werd gebruik gemaakt van een vlammetje, uitwendig aan de cilinder, waarvan de wand voorzien was van een gaatje, zo dicht mogelijk bij de inlaat.

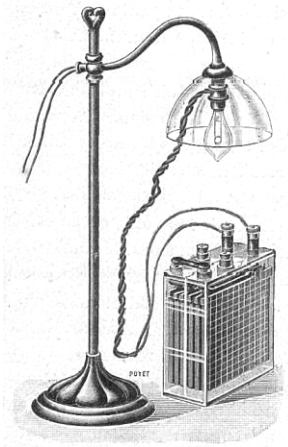
Men kan zich indenken dat de ontsteking op zeer onregelmatige, zelfs wisselvallige manier gebeurde. De eerste ontploffingsmotoren werkten echter op gas, waarvan de ontsteking gemakkelijker was dan die van petroleum.
Men stelde ook vast dat een dergelijk system, geplaatst op een bewegend voertuig, niet lang zou werken vermits de vlam al bij kleine snelheid gedoofd zou worden.
Men bemerke dat de eerste proeven op dergelijke motoren in 1860 uitgevoerd werden, tijdstip dat nog geen moto gebouwd was.
Het systeem werd langzaamaan verbeterd, eerst door een schuif aan te brengen voor het gaatje, schuif bediend door de distributie.



Later stak William Barnett de vlam in een draaiende schuif.
De vlam had toen wel neiging uit te gaan, maar werd onmiddellijk door een tweede brander opnieuw ontstoken.
Een technologische vooruitgang werd gemaakt door Wilhelm Maybach, die eraan dacht de ontsteking te laten gebeuren door gloeihitte, d.w.z. een systeem waar het gas niet onmiddellijk wordt ontstoken door een vlam, maar wel dank zij een dispositief aan hoge temperatuur, inwendig in de cilinder.
Hier is de vlam is nog steeds aanwezig, maar ze verwarmt een platina stift, dicht bij de inlaat bevestigd aan de cylinder.
Het system was zeer gevaarlijk, in het bijzondere bij valpartijen.
Op het einde van de XIXde eeuw rustte markies De Dion zijn befaamde driewielers uit met een interne ontstekingsmotor met een elektrische ontsteking met onderbreker.
Dit ontstekingsmechanisme gaf een groot voordeel aan de productie van markies De Dion.

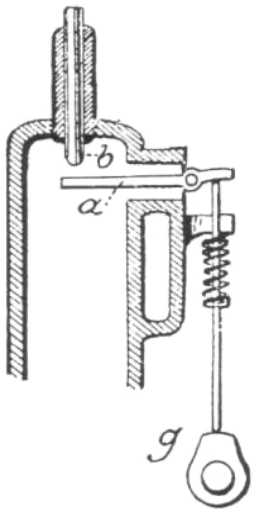


Het schema hierboven toont ons het ontstekingsmechanisme in twee verschillende standen van voorontsteking, bediend door een kabel.
De ontsteking is dan van het type " batterij-bobijn ".

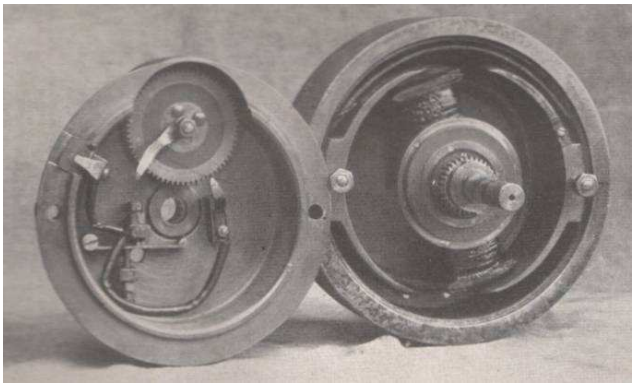


Deze ontsteking met batterij heeft bepaalde nadelen : klein vermogen van de batterijen, die tijdens het rijden nog niet opgeladen werden.
Dit is de reden waarom de motoren toen nog niet voorzien waren van elektrische verlichting.

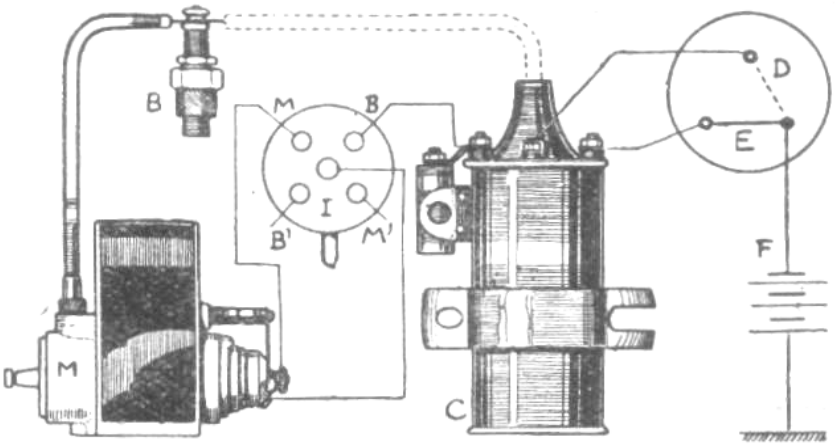
Nochtans bestond de magneto al, gezien de lage spanningsmagneto in 1875 op punt gesteld werd door Siegfried Marcus.
Deze werd een tijdje gebruikt, bij voorbeeld op de "Deronzière".
Bij dit systeem bevindt de onderbreker zich binnen in de cilinder, aangedreven door een nok en een stang die teruggenomen wordt door een veer, die doet denken aan een tuimelaar.



De Fransman André Boudeville bouwde in 1898 de eerste hoge spanningsmagneto.

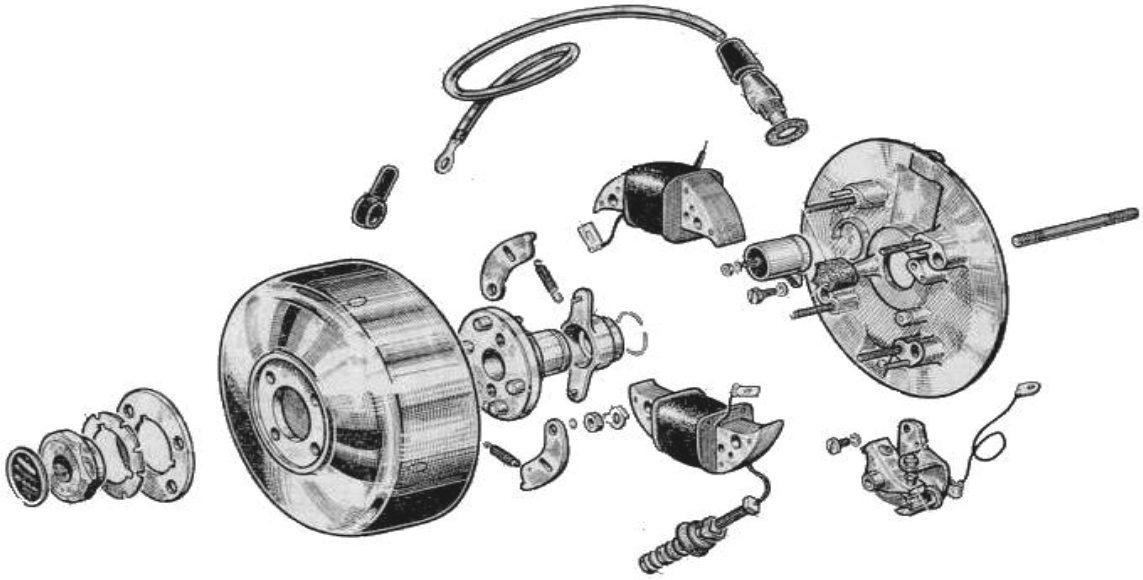


Deze magneto bestond uit een inductor (rechts onderaan in het apparaat), de rotor, draaiende in het midden van dit apparaat.
Op de as van deze rotor bevindt zich een tandwiel verbonden aan een ander tandwiel, die links in het deksel zit, waarop de ontstekingsstift bevestigd is, die als verdeler dienst doet.
De contacten zijn onderaan aangebracht.
Deze magneto werd reeds in 1898 op een Aster driewieler getest.
Het is pas in 1902 dat de ontsteking door magneto "in série" op de motoren gebruikt wordt, namelijk op de Oostenrijk-Hongaarse Laurin-Klément motoren, waar de magneto aangedreven werd door een ketting vanaf de krukas. Het was een heel eigenaardige moto, met de tank achter de motor (zie kaft). Doch kende ze veel succes.
De hoge spanningsmagneto bevat al de noodzakelijke elementen voor de ontsteking van de bougie.
Het nadeel ervan is dat de stroomsterkte afhankelijk is van het regime van de motor, bij gevolg zijn er soms moeilijkheden bij het starten alsook onvoldoende energie voor de verlichting.
Bij gevolg zijn de motoren uit die tijd, in voorkomend geval, uitgerust met acetyleen verlichting.

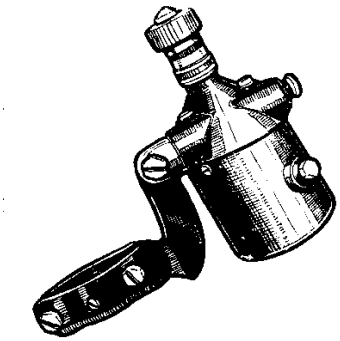


Om startproblemen te vermijden gebruikt men soms magneto + batterij systemen.

De tweetakt motoren hadden nog meer last door de zwakke stroomsterkte bij de ontsteking. Daarom is men in de jaren dertig voor dit type motoren het magnetisch vliegwiel (reeds in 1914 uitgevonden) gaan toepassen. Het werkingsprincipe ervan is hetzelfde als dat van de magneto, met het verschil dat de bobijnen bevestigd zijn en dat de magneten er rond draaien. De bewegende massa is dan groter, maar het is mogelijk, de elementen te vergroten, wat kan leiden tot een sterkere ontsteking. Ten andere is het mogelijk, een tweede bobijn met enkelvoudige wikkeling op de plaat te bevestigen, die dan de wisselstroom levert voor de verlichting.

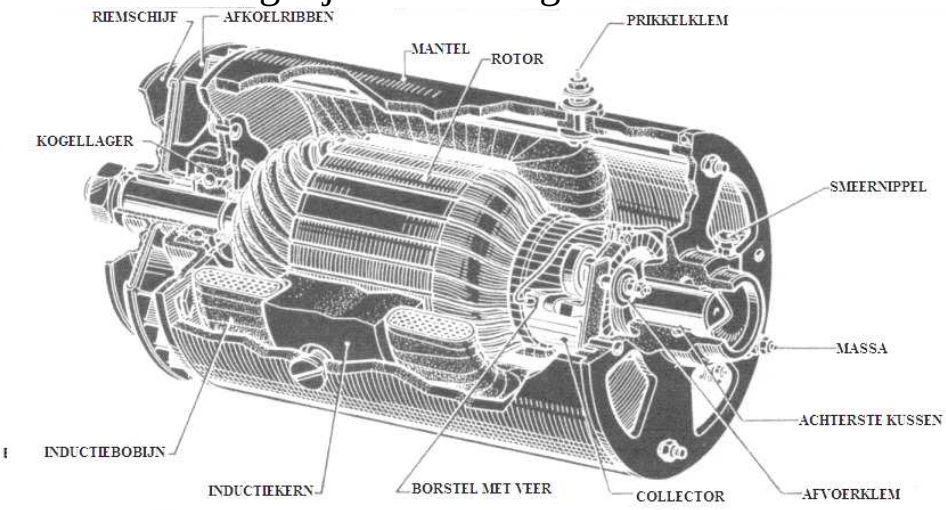


In de "Vade-mecum du Motocycliste" van Moto-Revue, uitgegeven in 1934, lezen we dat de motoren toen nog niet standaard met een verlichting uitgerust waren. Nochtans, indien men ‘s nachts wilde rijden, moest men de moto uitrusten met een alternator of een dynamo. Deze alternatoren werkten toen nog los van de ontstekingsfunctie van de bougie (ontstekingskaars).



Ze geleken sterk op de dynamo’s van de fietsen. Dit soort uiterst vereenvoudigde alternatoren waren niet krachtig genoeg om de bougie te ontsteken. Daarom gebruike men eerst en vooral de dynamo waarvan het vermogen hoger was.

De eerste dynamo werd in 1866 door Werner von Siemens gebruikt. Ze wordt beschreven als een elektriciteitsgenerator met vaste bobijn inductor. De ronddraaiende beweging werd omgezet in een wisselstroom, die nadien op mechanische wijze langs over een collector en borstels in gelijkstroom omgezet werd.



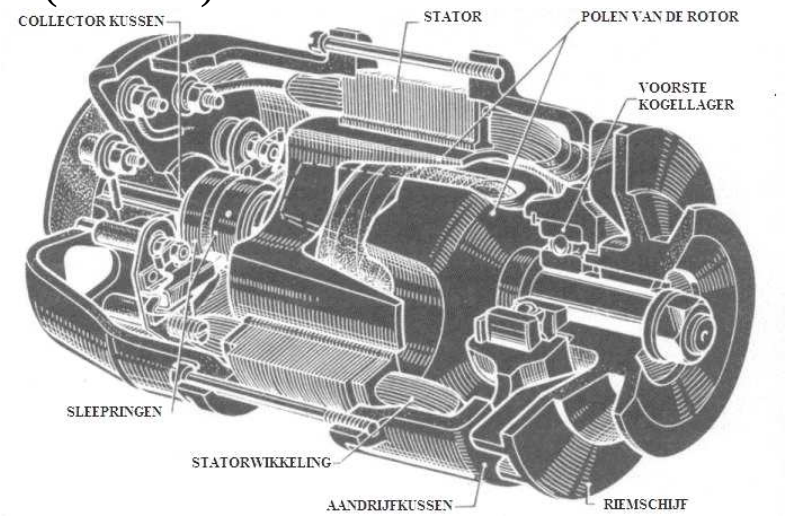
In de loop der jaren werden de dynamo's steeds krachtiger terwijl hun volume verkleinde.

Op het einde van de jaren '50, zonder dat de dynamo buiten gebruik viel, werd meer en meer gebruik gemaakt van alternatoren, die krachtiger waren met kleinere afmetingen en een lichter gewicht.

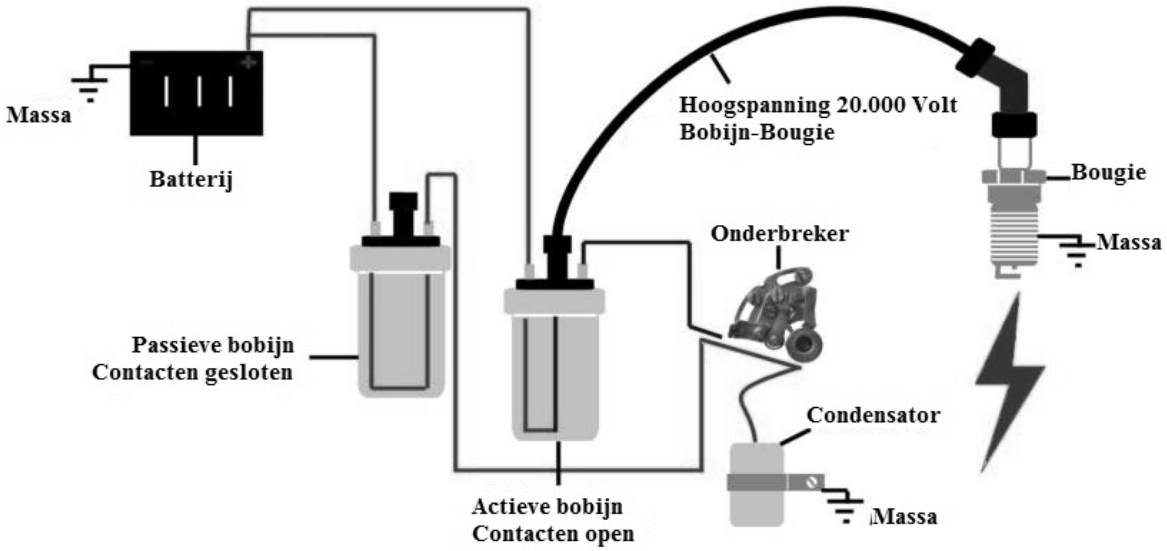
Ten opzichte van de dynamo leidde het afzien van de draaiende collector tot hogere toerentallen.

De eerste alternatoren werden in 1832 door Hippolyte Pixii gebouwd en in 1867 door Zénobe Gramme verbeterd.

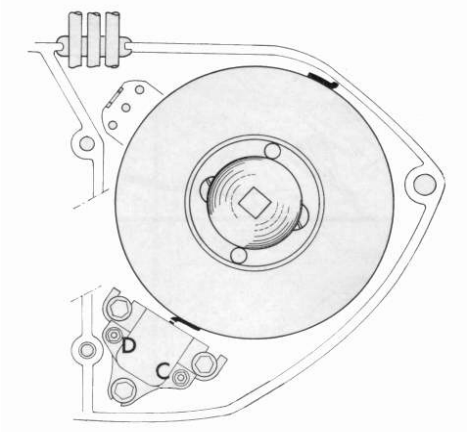
De alternator bestaat uit een vaste uitwendige stator (bobijn), die zonder gebruik te maken van contactoren, alternatieve stroom levert. Het is de rotor (inductor) die binnenin draait.



Ondertussen heeft men afgezien van het "batterij / bobijn" systeem voor een systeem waarin de dynamo of de alternator een batterij oplaadt, die vervolgens de ontstekingskring voedt via de onderbrekers (of "vis platinées") en de bobijnen (de alternator is niet getekend in de schema hieronder).



Er bestaan verschillende systemen die gebruik maken van een verdeler maar deze worden weinig toegepast op moto’s.
Men heeft de voorkeur gegeven aan het gebruik van meervoudige onderbrekers (zie hieronder).
Weinig vooruitgang werd hier gemaakt, tenzij dat de onderbrekers vervangen werden door een elektronisch systeem aangedreven door magnetische signalen.



Het grote voordeel van deze systemen is dat ze haast niet ontregelen.
Ze bevatten ook geen mechanische delen, bij gevolg geen slijtage.
Verder kunnen ze aangesloten worden op de injectie, de voorontsteking, de uitlaatklep enz.

Dit onderdeel werd voor het eerst toegepast op een seriemotor in 1962, op de Motobécane "SP-50-R".

Andere bestanddelen van de ontsteking :

De condensator :
Dit is een cilindervormig electronisch element, dat opgeladen wordt en zich ontlaadt. Het voorkomt de vorming van een te grote elektrische boog (vonk) aan de contacten van de onderbreker.

De bobijn :
Dit is een transformator die de laagspanning aan de ingang (6 of 12 V) in hoogspanning omzet.

De regulator :
Beperkt de spanning aan de uitgang van de dynamo of alternator op een bepaalde waarde (tussen 12 en 14 V).

De gelijkrichter :
Eigenlijk maakt deze geen deel uit van het ontstekingscircuit.
Hij gelijkricht de spanning aan de uitgang van de alternator.
Hij heeft als doel, de spanning te beperken om schade aan het elektrische circuit te vermijden.

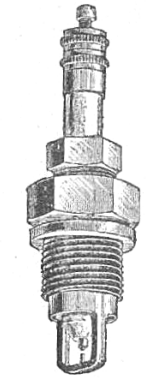
De bougiekap :
Dit onderdeel is niet altijd aanwezig geweest op de moto's.
Het is bij wet opgelegd geweest om parasieten te voorkomen in de begintijd van de televisie. Terzelfde tijd beschermt hij de bougie tegen de weersomstandigheden en zorgt voor een goede verbinding tussen de hoogspanningskabel en de bougie.

De bougie of ontstekingskaars :
Ze bevindt zich aan het einde van het ontstekingscircuit.
Ze zorgt voor de ontsteking van de lucht / benzine mengeling door middel van de electrodes die zich in de verbrandingskamer bevinden.
Ze zorgt voor 200 vonken per seconde bij extreem hoge temperatuur.

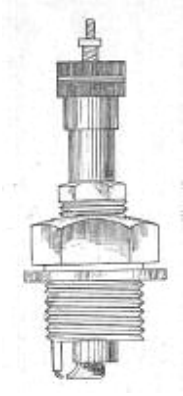
Dit waren de bougies in ... 1903 :

Begin vorige eeuw, kort na de uitvinding van de motor, waren tal van onderdelen van de moto nog vatbaar voor vele defecten.
Een van de meest problematische elementen was zonder enig twijfel de bougie.
Ze konden breken, vervuilen, parelen.
Dit zorgde voor veel concurrentie tussen de fabrikanten.

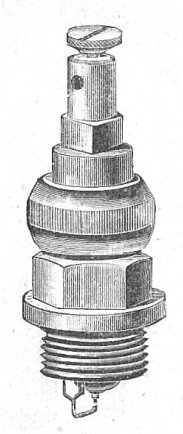
Hieronder, een paar bougies, zoals afgebeeld in een boek uit 1903.



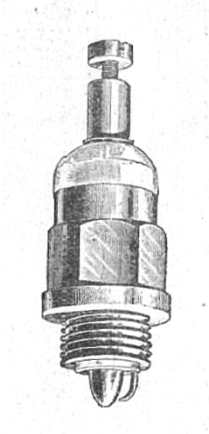
Bougie
Excelsior



Bougie
Hercules



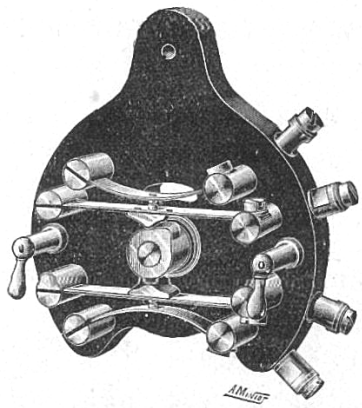
Bougie
Obus



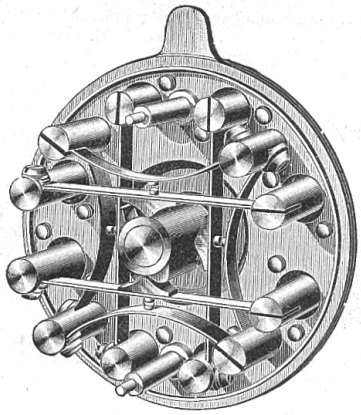
Bougie
Reclus

De onderbrekers :

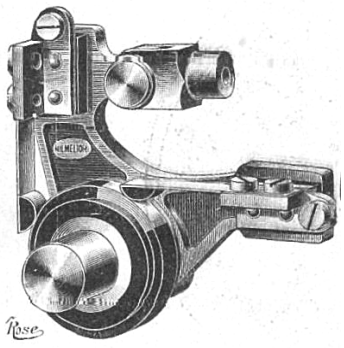
Hieronder, verschillende types onderbrekers uit de pionniersjaren.
De uitvinders haalden alle trukjes uit hun mouw om de motoristen tevreden te stellen en zodoende hun clienteel te behouden.
Drukonderbrekers :



Boiron 2takt

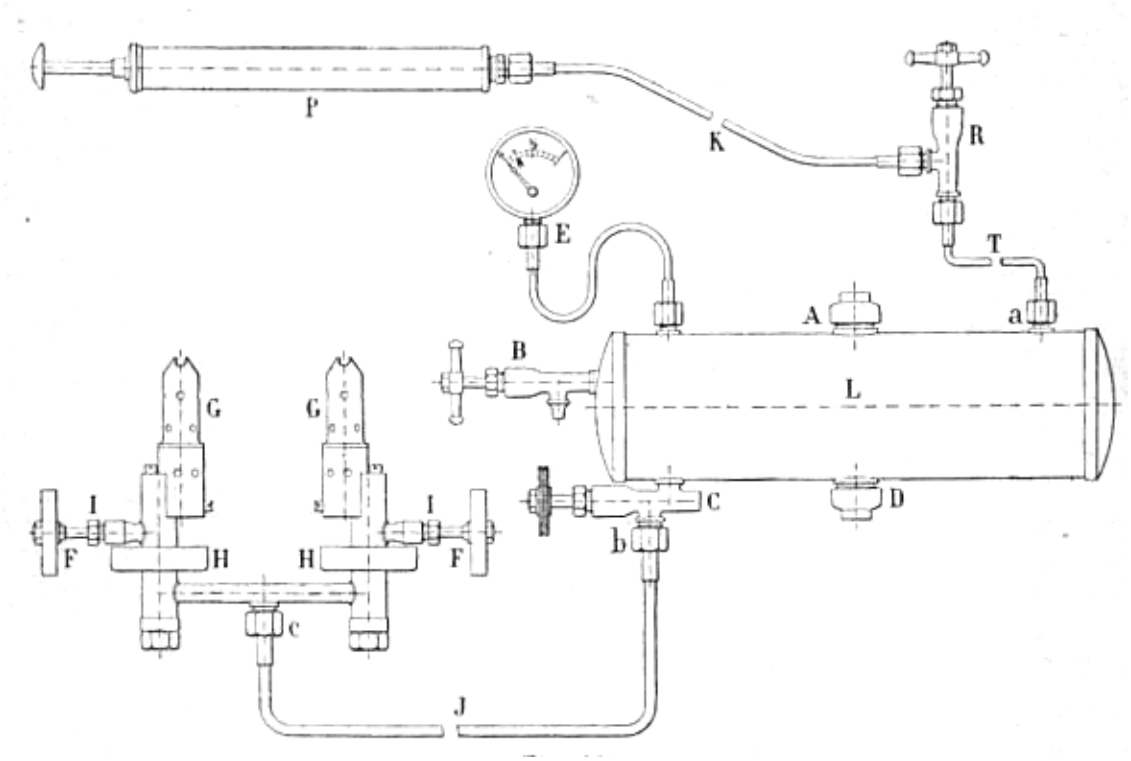


Boiron 4takt



Voorontsteking
2takt – 90°

Ontsteking bij middel van brander :
Installatieschema voor tweecilinder motor.

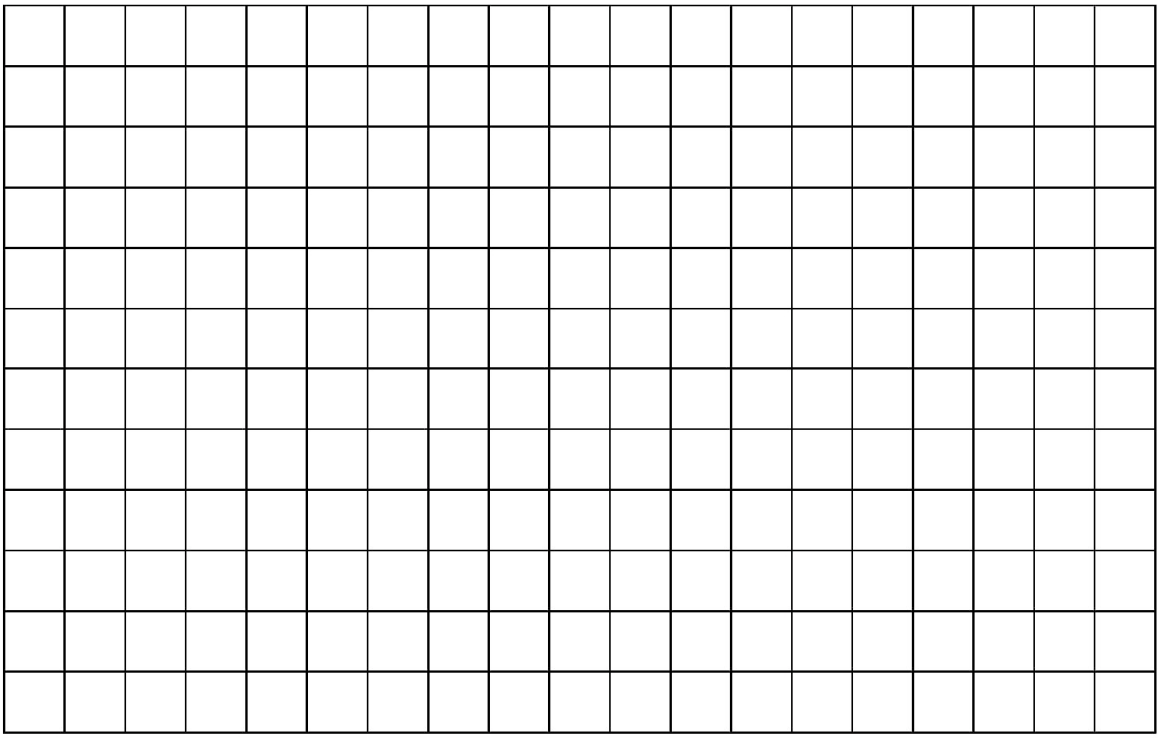


A	Vulstop
B	Niveaupeil
C	Alimentatiekraan
D	Aflaatstop
E	Manometer
F	Regelkraan
G	Brander
H	Aanslagkom
I	Asbestpers
J	Verbindingsbuis
K	Luchtpompbuis
L	Benzinetank
P	Luchtdrukpomp
R	Lucht inlaatkraan
T	Lucht inlaatbuis
a, b, c	Conische verbindingen

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

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

Communiqué.

Amis de la moto ancienne et très ancienne, voici une bonne nouvelle qui devrait vous réjouir.
Le nouveau site de l'**Arbre à Cames** (VMCB) est désormais en ligne.
Vous y trouverez de nombreux renseignements et toutes les informations utiles pour l'inscription à cette balade du VMCB qui se déroule chaque année le 21 juillet.
Cette année 2013, elle en sera à sa dixième édition déjà.
Outre les informations utiles (accès, liens, une page nautique et sur le village d'Arbre…), Philippe Lardinois a rassemblé toutes les photos des éditions depuis la première en 2003.
En les regardant, vous y découvrirez une mine d'or de détails de plusieurs motos d'exception ayant participé à cette balade devenue un grand classique du calendrier.
N'hésitez pas à parcourir ce site dont l'adresse est simple à retenir www.arbreacames.be .
En parallèle, une page facebook lui est également dédiée reprenant les mêmes informations que le site http://www.facebook.com/arbracam .

****

Mededeling.

Beste liefhebbers van oldtimermotoren, wij hebben het genoegen u goed nieuws te melden.
De nieuwe website van **Arbre à Cames** (VMCB) is klaar.
U vindt er alle inlichtingen in verband met dit VMCB treffen dat elk jaar, en in 2013 voor de 10de maal, op 21 juli plaats vindt.
Meer nog, er is ook informatie te grabbelen over het dorp Arbre en de activiteiten die er georganiseerd worden.
U kunt er ook de foto's van al de vorige edities bekijken, verzameld door Philippe Lardinois, met een bijzonder oog voor details van de uitzonderlijke motoren die in die 10 jaar meereden.
Neem gerust een kijkje op deze website : www.arbreacames.be
De informatie is ook te vinden op facebook :
http://www.facebook.com/arbracam

A G E N D A

RUILBEURZEN - BOURSES

11/05/2013	Markthall BARNEVELD (NL) Motor- en bromfietsenbeurs	www.mbbb.nl tel. (Nl) 0318-656505
18- 20/05/2013	Retromoteur CINEY Auto-Moto	www.cineyexpo.be Tel. 083.21.33.94
09/06/2013	Bourse des Amis du 50 cc Terrain de foot J.C. Flament Av. du Parc, 1 à 1471 Loupoigne (Genappe)	lesamisdu50cc@skynet.be Tel. 0473.75.05.27 Tel. 0486.60.06.67
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
18/08/2013	WERVICQ rassemblement international d'anciennes Spécial véhicules pompiers Auto, moto, tracteurs, utilitaires.. Avec bourse d'échanges	www.oldtimermeeting.be Tel. 056.31.33.38
14/09/2013	Oldtimer motorbeurs Parochiezaal " Sint Jan" Denefstraat 15 in 2275 Gierle	Info : Dirk Eelen : 03/311.75.26 dirk.eelen@gmail.com
05- 06/10/2013	MALMEDY Oldtimer Bourse Auto-moto-tracteur Bourse + exposition	www.malmedyoldtimerbourse.be Tel. 080.33.91.45 Tel. 0474.52.57.06
06/10/2013	Retrobeurs Gemeenteschool WACHTEBEKE Jules Persijnplein	Tel. 054.50.14.46 (na 19 uur) Tel. 0496.03.32.58
27/10/2013	Brabanthall LEUVEN MOTO-RETRO-LEUVEN	motoretroleuven@telenet.be Tel. 0475.58.08.87
2-3/11/2013	Fabriekspand Roeselare expo + beurs motoren pré-1975 Motos Herstaliennes Moto's uit Herstal	http://www.veteraanmotorenhoutland.be info@veteraanmotorenhoutland.be Marnix Carlier Tel: 00 32 (0)56 25 88 26 e-mail: Marnix.carlier@skynet.be
09- 10/11/2013	Oude Motorenclub Herselt Parochiezaal 2230 BLAUBERG-HERSELT	www.omch.be secretaris@omch.be Tel. 0499.67.30.44
16/11/2013	Motorbeurs van LOMC Motoren en onderdelen pré-1965 Zaal Don Bosco HELCHTEREN	www.lomc.be Tel. 0475.24.79.94

23-24/11/2013	Oldtimer Motorbeurs Recreatiezaal van Camping de Zwartebergen, Zwartebergendreef 1, 5575 XP, te Luyksgestel (NL)	www.vmcdestoomfiets.nl
01/12/2013	Ruilbeurs-Expo motorfietsen, bromfietsen en onderdelen Stadsfeestzaal Demervallei 14 AARSCHOT	www.retromotoaarschot.be Tel. 015.22.55.84 Tel. 016.69.76.57
15-16/02/2014	Oldtimerbeurs auto-moto 't Echappementje Fabriekspand ROESELARE	Mail : techappementje@euphonynet.be Tel. 051.72.55.81 Gsm 0473.96.24.86

TREFFENS CONCENTRATIONS

11/05/2013	Oldies Rit Wachtebeke-Overslag Motoren, bromfietsen, tractoren Verzamelen 11.30 uur Kerkplein	Tel. 0496.03.32.58 http://oudeglorien.blogspot.com oude.glorien@gmail.com
12/05/2013	Kerkplein, Zelem-Halen 't Zelemse Oldtimertreffen Org. 't Visplatinéeke	t.zelemse.oldtimertreffen@gmail.com Tel. 0474/22.41.33
17-19/05/2013	Kasteel Domein van Perk Oldtimer and Classic Weekend Moto Guzzi pre-1985	www.guzziclassic.be info@guzziclassic.be
17-20/05/2013	Grand rassemblement/rallye international AJS-Matchless à Celles-sur-Belle, France Département des Deux-Sèvres, Poitou-Charentes	Jean-Paul Altayrac Tel. 00/33/01 380 374 723 alt.JP@orange.fr
19/05/2013	Circuit ZOLDER Nationale Meeting BFOV Meting National FBVA	 www.bfov.be www.fbva.be
19/05/2013	Wasmes-Audemetz-Briffoeil Dépot du Tram Balade motos Pre-1940 (130 km)	Tél. 0477.96.28.78
26/05/2013	EEKSKEN (Lovendegem-Sleidinge) Oldtimershow Oldtimerbrommerrondrit	www.eeksken.be peter.roegiers5@skynet.be Tel. 0479.74.18.71
26/05/2013	Kempenrit motoren pre-1945 + expo Ariel Racing Team PEER, Ondermeel 16.	Mail : rgrpeeters@yahoo.com Tel. 0472.85.33.80
31/05-02/06 2013	Heiderscheid G.D. Luxembourg Tour de Luxembourg pour motos anciennes pré-1977	Inscriptions avant le 10 mai 2013 www.fuussekaul.lu Tel. 00352 621 265 551 e-mail : anna@fuussekaul.lu
01/06/2013	MEERANE Deutschland Treffen Belgische Motoren	gunther.wolcke@gmx.de Détails dans la revue de février.
02/06/2013	Beclers-Tournai (terrain de foot) Journée de la moto Rassemblement moto+ancêtres	www.hyppopotard.be

09/06/2013	Balade des Amis du 50cc (pré-1982) Terrain de football J.C. Flament Av. du Parc, 1 1471 Loupoigne (Genappe)	Lesamisdu50cc@skynet.be Tel. 0473.75.05.27 Tel. 0486.60.06.67
15/06/2013	Oosterzele-Scheldewindeke Café Salamander Kerkplein Oldtimer meeting + rondrit	Gsm. 0485.032.601
16/06/2013	FLORENNES Balade du VMCB Motos pré 1960	M. Laure 0490/445597- marc.laure@skynet.be Pascal DETOLENAERE 0475/577233 vivelavie23u@hotmail.com
16/06/2013	Puitenkloppersrit (auto/moto) +/- 130 km met roadboek Turfputstraat 53 - 9290 Berlare	www.deretrovrienden.be Tel. 0473.69.17.24
23/06/2013	Baisy-Thy Place d'Hattain Balade de la Saint-Jean Pour 50 cc et plus Pré-1980	Tel. 0498.03.50.98 Stéphane Petit Tel. 0478.75.63.52 Rudy Vandereyd
29-30/06/2013	BOM's Veteranentoer	www.bomberlare.be Tel. 053.21.23.07
29/06-03/07 2013	Moto Club Sénas Durance Les Drailles du Sud 200km/jour Motos de 1946 à 1975	Inscriptions avant le 1er mai 2013 mail : jean.Gautier534@orange.fr Tel. (France) 04 90 56 87 71
29/06-07/07 2013	LIEGE-AURILLAC-LIEGE LUIK-AURILLAC-LUIK	Guy Marginet, tel. 00.32 (0)476 57 57 95 guy.marginet@telenet.be
30/06/2013	Schaffen Classic (auto + moto) DIEST	theo.laenen@skynet.be www.schaffenclassic.be
13/07/2013	Tussen Leie en Schelde-rit pré-1975 Café Den Bachtenaer-Vosselarestraat – Bachte Maria Leerne	Veteraanmotoren Houtland Info: Norbert Seye Tel.: 00 32 (0)9 386 61 94. e-mail: norbert.seye@skynet.be
14/07/2013	GELUVELD (Zonnebeke) Dorpsplein Retro Days Treffen, rondrit,onderdelenmarkt	www.klalsongetje.be
21/07/2013	GRIMBERGEN 3de Veldkantrally	
21/07/2013	ARBRE Arbre à cames (org.VMCB)	www.arbreacames.be Tel 0 81.47 91 47 gsm 0474.71 97 72
04/08/2013	Reynaertrit voor motoren pre-1975.Rondrit van +/- 200 Km in groep vanuit marktplaats Lichtervelde naar omgeving Hulst (Nl)	Voorinschrijving verplicht Info: Jo van Vlierberghe 00 31 (0)11 431 58 30 reynaertrit@veteraanmotorenhoutland.be
08-11/08/2013	3ème Tour Basco Béarnais des Pétochons Pyrénéens	Gérard PEREZ au (France) 05 59 39 66 01 e-mail perezgerard3256@neuf.fr
18/08/2013	Oude Klepper Parade (pré 1920) DE HAAN AAN ZEE	Ronald Florens ronald.florens@skynet.be Tel. 059 801074 / 0474 91 20 34
18/08/2013	Moto Club Le Vieux Moulin Rue Mauvinage,38 - 7830 SILLY Rassemblement de véhicules anciens + militaires +side-cars Balade + Défilé	Tel. 068.56.85.85 (après 18h) Tel. 068.56.85.90

18/08/2013	WERVICQ rassemblement international d'anciennes Spécial véhicules pompiers Auto, moto, tracteurs, utilitaires.. Avec bourse d'échanges	www.oldtimermeeting.be Tel. 056.31.33.38
25/08/2013	Aermacchi-HD Club afd. België ITAL Rondrit Payottenland Kasteelstraat40 – 1750 Gaasbeek	Tel.03.636.24.77 Gsm 0473.45.16.74
21-25/08/2013	Moto Club Sénas Durance Tour de Provence Motos pré-1945 Évent.125cc et 175 cc années 50	Inscriptions avant le 1er juin 2013 mail : barbutine84@free.fr Tel. (France) 04 90 76 66 23
01/09/2013	Klakvelotreffen voor motoren pre-1940. Bepijlde rondrit (kan individueel gereden worden) van +/- 50 km in de omgeving van Lichtervelde . Start om 14:00 u.	Voorinschrijving verplicht maar wel gratis. Info: Roose Rik T.:00 32 (0)51 72 53 92 klakvelotreffen@veteraanmotorenhoutland.be
08/09/2013	Balade du CAG de Ghislenghien Motos pré-1970	Tel. 068.28.09.75 Tel. 0474.98.55.23
15/09/2013	Kerkstraat GULLEGEM Oldtimerrit +/- 55 km motoren en bromfietsen pré-1975	Info : 6volt@hotmail.be www.oldtimerrit.blogspot.com Tel. 0474.03.24.54 of 0473.22.29.98

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

2-3/11/2013	Fabriekspand Roeselare expo + beurs motoren pré-1975 Motos Herstaliennes Moto's uit Herstal	http://www.veteraanmotorenhoutland.be Info Expo: Jo Van Vlierberghe Tel.: 00 31 (0)11 431 58 30 email:jmrmvv@zeelandnet.nl

COMPETITION CROSS TRIAL CIRCUIT

19-21/07/2013	20ème CHIMAY CLASSICS BIKES	www.circuit.be Tel. 060.21.04.29
24-25/08/2012	GEDINNE Belgian Classic TT 2013	www.crmb.be info@crmb.be Tel. 0486.91.22.00

RACING INFO : CRMB Classic Racing Motorcycles Belgium
www.crmb.be info@crmb.be
Tel. +32/(0)486/912200

Tout sur le TRIAL PRE-65 et bi-amortos - Alles over TRIAL PRE-65 en Twin-shocks : http://www.motobecane-trialclub.be

CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM

Het clubbestuur en de uitgever van het clubblad kunnen niet aansprakelijk gesteld worden voor gebeurlijke ongevallen ten gevolge van wijzigingen aangebracht aan motorfietsen na het lezen van tips en artikels uit het clubblad.
Le comité et l'éditeur responsable du journal ne peuvent pas être mis en cause, suite aux modifications que vous apporteriez à votre moto, après lecture des conseils et articles parus dans le journal.

AGENDA EN ZOEKERTJES - AGENDA ET ANNONCES

Jacques Bastiaens, Verzetsstraat / 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 3ème vendredi du mois:
  Sportcentrum van Defensie – Hertswegestraat, 61 – 3080 Duisburg.

In samenwerking met

En collaboration avec

SPECIALISTES DE MARQUES
MERKEN SPECIALISTEN

AERMACCHI-HD	Rik Van Eycken e-mail: rikvaneycken@telenet.be	
ADLER	Gustave Goffin , Rue Fernand Stimart 7 , 5020 Namur (Vedrin)	Tel: 081/21.04.12
AJS / MATCHLESS	Paul St Mard, Av Prekelinden 33, 1200 Bruxelles	GSM: 0494.34.10.34
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	Manu Mommens Sasweg 3, 1820 Perk e-mail: emmanuel.mommens@telenet.be	GSM: 0477/43.55.02
NIMBUS	Geert Huylebroeck, Suikerstraat 73, 9340 Lede	Tel: 053/80.56.36
NORTON	Jan Kerkhof, Leliestraat 76b, 8210 Zedelgem nocfbred@yahoo.co.uk	Tel: 0497 / 577.000
NSU	Stephane Oger, Rue des trois Ruisseaux 53, 1450 Chastre	Tel:010/65.85.88
ROYAL ENFIELD	Locotrans sprl Ch de Bruxelles 309, 1410 Waterloo Site: www.locotrans.net Email : info@locotrans.net	Tel: 02/351.09.55 Fax: 02/351.07.0
ROYAL NORD + **bromfietsen/vélomoteurs**	Eric Steyls , Ulbeekstraat 11 , 3832 Wellen	Tel: 012/74.40.74
SAROLEA	Ronald Danis, Prins Albertlaan 68, 8400 Oostende saroleadanis@skynet.be	Tel 059/32.03.05 GSM: 0474/284324
VESPA Scooters	Walckiers Daniel, Plankenstraat 53 bus1, 1701 Itterbeek danielwalckiers@hotmail.com	Tel: 0477/ 92.68.62
WHIZZER	Roger Van den Bogaert Liersestwg 26, 2520 Emblem	Tel:03/480.35.58

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

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