

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

Maandelijks tijdschrift - Revue mensuelle.

November/Novembre 2013

Numéro **330^{ste}** nummer

Verzending -expédition : Postkantoor Libramont

Jumelé avec

Affilié à

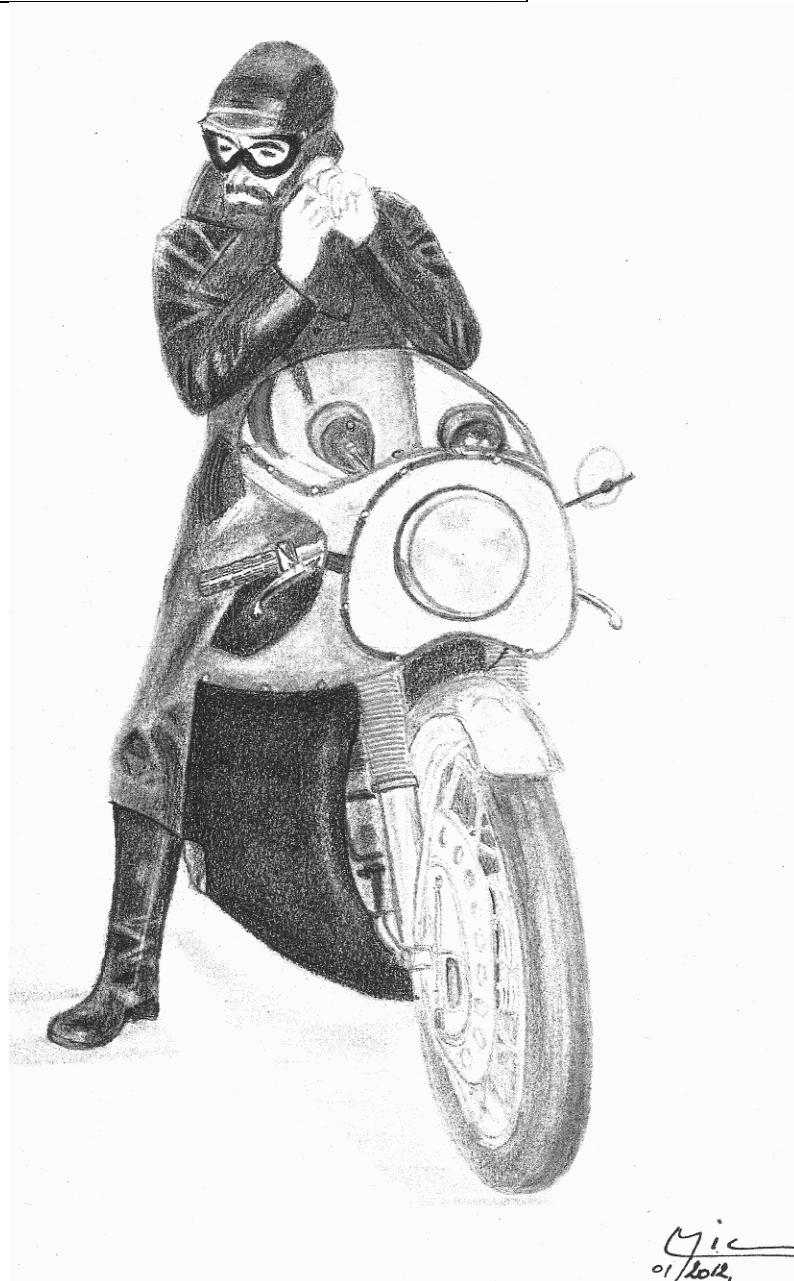
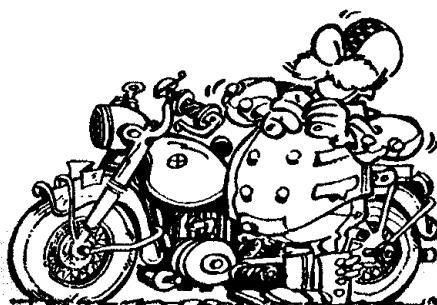
Verbroederd met

Aangesloten bij

VMCC South Wales

FBVA-BFOV

AMCA Europe



*Giac
01/2014*

VELOCETTE TRUXTON.

CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM



MAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VOOR LIEFHEBBERS VAN
VETERAANMOTORFIETSEN

REVUE MENSUELLE DES AMATEURS
DE MOTOCYCLETTE ANCIENNES

VOORZITTER - PRESIDENT

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

SECRETARIAAT – SECRETARIAT

ASSURANCES – VERZEKERINGEN

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

LIDMAATSCHAP – AFFILIATION
ADRESWIJZIGING – CHANGEMENTS D'ADRESSE

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

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

REDACTIE – REDACTION

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

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

LIDGELD - COTISATION

Een clubjaar loopt steeds tot eind december. Lidgeld **22 EURO** te storten op rekening
BE89 0013 1986 8185 van **CMB** met vermelding van uw naam, volledig adres en
eventueel lidnr.

Une année court jusque fin décembre. La cotisation de **22 EURO** est à verser au compte
BE89 0013 1986 8185 du **CMB** avec mention de votre nom, adresse complète et
eventuellement numéro d'affiliation.

IBAN-number: BIC GEBABEBB / IBAN BE89 0013 1986 8185

INTERNET

Website CMB: www.classic-motorcycles-belgium.be
E-Mail : post@classic-motorcycles-belgium.be

Le petit mot du Président.

Causerie de ceci, cela et autres choses.

Très chers ami(e)s,

Tout d'abord permettez-moi de remercier les quatre mousquetaires du Brabant Flamand pour l'article sur le clou de France, ... une pointe de Paris peut-être? Ou le vieux clou de Lambersart ? En tout cas, à la lecture de tous ces souvenirs, ce fut l'occasion de faire un saut en arrière de quelques (???) années... Ce fut aussi une remontée de souvenirs de routes parcourues ensemble avec des amis disparus depuis. C'est vrai que les cliquettes (loques) étaient bienvenues dans l'atelier de M. Dubucqoy. Nous avions une certaine émulation à travailler ensemble et l'espoir de parcourir ensemble et à moto des routes et sentiers ensoleillés était notre force motrice. Les 9 Provinces... rallye mythique en Belgique, né après un Liège-Nancy-Liège plutôt humide et où l'expression boire sans soif n'était plus à inventer... Il aura vécu 20 saisons et un accident mortel avant que Dirk ne se résigne à ne plus l'organiser, mais, comme le Phoenix, il est ressuscité sous l'égide du BOM. D'autres rallyes ont trouvé leur chemin sur nos calendriers, et nos amis du VMCC South Wales ne viennent plus en nombre (sauf au GD de Luxembourg) mais nous aussi, nous n'y allons plus et pourtant, que d'aventures vécues au pays des moutons... Une anecdote, un pub à la campagne, murs en grosses pierres à l'intérieur comme à l'extérieur, un âtre dans lequel brûlent quelques bûches et qui dégage une douce chaleur, quelques groupes de personnes assises sur des bancs et Emile Materne, droit comme unI est appuyé contre le mur près du bar, l'éternelle casquette sur les yeux, la pipe au bec et la pinte de Guinness à la main. Je me suis rendu au petit coin et lorsque je reviens, je trouve notre Emile en pleine

conversation avec un Gallois qui lui parlait en langage local. Un berger qui revenait de rentrer ses moutons... le type l'avais pris pour un de ses potes et comme Emile répondait en hochant de la tête, il était persuadé qu'Emile lui donnait raison sur tout ce qu'il racontait. Il a fallu toute la persuasion et la diplomatie de John Norris pour faire comprendre au bonhomme que son interlocuteur n'était pas un autre berger mais un motocycliste Belge. Il ne voulait pas le croire. Prétendant qu'Emile lui répondait, donc qu'il le comprenait et qu'il fallait être né Gallois pour comprendre et répondre. Des anecdotes comme celle-ci, nous en avons des valises remplies, nous les sortirons au compte-gouttes afin de vous faire sourire de temps en temps. Sur un autre thème, quand vous recevrez le bulletin de versement pour l'affiliation et/ou la cotisation du club; vous remarquerez que quelques euros auront été ajoutés pour cette nouvelle année 2014 (passe à 25 €), ceci n'est rien d'autre que la répercussion des augmentations de frais de timbres et de notre contribution annuelle à la FBVA/BFOV.

Assemblée Générale : le comité a entériné la demande de quelques membres de reporter l'AG de 4 mois, c'est-à-dire qu'elle aura lieu juste après les vacances de Pâques et non plus en décembre comme nous en avions l'habitude (depuis le temps de l'Yserkotmolen pour les anciens...). De plus, Sint Maarten, Saint Nicolas et le père Noël sont tous en route durant le mois de décembre. La bise, le froid, la neige et le ciel couvert aussi... Vous serez avertis à heure et à temps par courrier et par la gazette du club. Fin avril ou début mai devrait encourager plus de membres (et invités) à venir en moto.

Je vous signale que nous attendons les candidatures pour renouveler et/ou compléter le comité. Faites vous-connaître.

Restez prudents, à vous voir bientôt.

Paul Saint-Mard,
Président.

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

Beste vrienden en vriendinnen,

Eerst en vooral, laat me de vier musketiers uit Vlaams Brabant bedanken voor hun artikel over het Frans spijkertje, ... misschien wel een "pointe de Paris"? Of de oude spijker van Lambersart? In elk geval is het lezen van al die herinneringen de gelegenheid om enkele (???) jaren terug in het verleden te duiken... wat bij me naar boven kwam is de herinnering aan de afgelegde wegen, samen met vrienden die er niet meer zijn. Het is de waarheid, dat de "cliquottes" (vodden) in de werkplaats van Mr Dubucqoy steeds welkom waren. Er was een soort wedijver als we samen werkten, en we waren gedreven door de hoop samen met de motor op zonnige banen en wegen te rijden.

De 9 Provincies... een mythische rally in België, tot stand gekomen na een eerder vochtige en zeker benevelde Liège-Nancy-Liège... Pas na 20 seizoenen en een dodelijk ongeval stopte Dirk met de organisatie, maar, net als de Phoenix verrees deze rally onder de hoede van de BOM. Andere rally's vonden de weg naar onze kalender, en onze vrienden van de VMCC South Wales komen niet meer talrijk (behalve naar het GH Luxemburg) maar ook wij gaan er niet meer naar toe hoewel we tal van avonturen beleefd hebben in het land van de schapen... Een anekdote, een pub op het platte land, met binnen- en buitenmuren in dikke steen, een open aard met een paar brandende houtblokken die een zachte warmte verspreiden, enkele groepjes mensen die op banken zitten, en Emile Materne, zo recht als een I, leunt tegen de muur bij de bar, met de gebruikelijke pet over de ogen, de pijp in de mond en de pint Guinness in de hand. Ik moest naar het toilet en, toen ik terug kwam, vond ik onze Emile in vol gesprek met een Welsh, die met hem in de lokale taal sprak. Een herder die zijn schapen net had binnengebracht... de man had hem genomen voor een

van zijn collega's en gezien Emile al knikkend antwoordde, was hij ervan overtuigd, dat Emile hem over al zijn verhaal gelijk gaf. Men heeft moeten beroep doen op al de overtuigingskracht en de diplomatiek van John Norris om de man te doen begrijpen dat hij niet met een andere herder, maar wel met een Belgische motorrijder sprak. Hij kon het maar niet geloven. Hij beweerde dat Emile hem antwoordde, dat hij hem dus begreep en dat me Welsh van geboorte moest zijn om te begrijpen en te antwoorden. Ik heb nog koffers vol anekdotes zoals deze, ik zal ze druppelsgewijs boven halen om jullie af en toe ze doen glimlachen.

En nu iets anders. Wanneer u het overschrijvingsformulier voor het lidgeld zult ontvangen, zult u merken dat het vanaf 2014 een paar euro's meer bedraagt (wordt 25 €), te wijten aan de verhoging van de verzendkosten en van onze jaarlijkse BFOV-FBVA bijdrage.

Algemene Vergadering : het comité is akkoord gegaan met het voorstel van een paar leden om de algemene vergadering met vier maanden uit te stellen, dit wil zeggen dat deze net na het Paasverlof zal plaats hebben, en niet meer in december zoals gewoonlijk (voor de "anciens" sinds de tijd van de Yserkotmolen...). Daarenboven zijn Sint Marten, Sinterklaas en de Kerstman in december allen onderweg. Zoals de wind, de koude, de sneeuw en de overdekte hemel... Jullie zullen tijdig per brief en via het ledenblad verwittigd zijn. Eind april of begin mei zouden meer leden (en genodigden) geneigd zijn om met de motor te komen.

Ik meld u ook dat we hopen op kandidaten om het comité te vernieuwen en/of te vervolledigen. Laat u kennen.

Blijf voorzichtig. Tot binnenkort.

Paul Saint-Mard,
Voorzitter.

3 november 2013. Houtlandbeurs.

Je vindt gemakkelijker drie man om naar een beurs te gaan dan één om een kast te helpen versleuren, raar hé?

Over die enkele ochtendlijke druppels gaan we het niet hebben, wat er 's avonds uitviel was andere koek, toch gemakkelijk met de wagen.

Een mooie beurs annex showstand van Belgische motoren met miss-, sorry, motorverkiezing. Ik heb er de kleinste uitgehaald, correct gerestaureerd met niet te veel chroom. Horen de vooroorlogse niet vernikkeld te zijn trouwens? Ik dacht dat chroom pas later gebruikt werd om motoren af te werken...

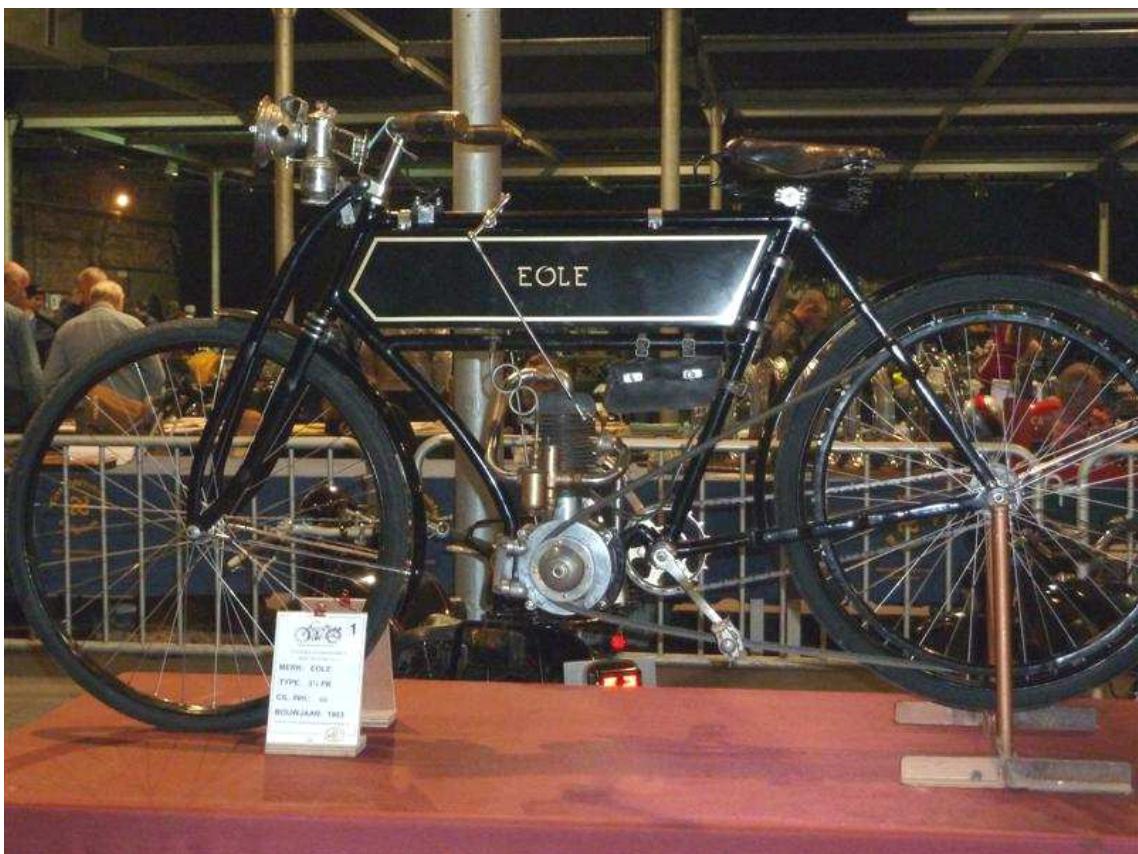
Patrick, Jean-Pierre, Alfons.



*Algemeen overzicht beurs Roeselare.
Foto's J.P. Thielemans.*



Ratier.



Eole.

3 Novembre2013. Bourse Houtland.

On trouve plus facilement trois hommes pour aller à une bourse qu'un seul pour déplacer une armoire, bizarre n'est-ce pas?

On ne parle pas des quelques gouttes matinales, ce qui tombait le soir n'était pas du gâteau, c'est quand-même pratique une voiture...

Une bourse agréable, avec exposition de motos Belges et élection de la plus jolie miss, heu..., moto! J'ai choisi la plus petite, correctement restaurée et avec pas trop de chrome. Tiens, les avant-guerres ne devraient-elles pas être nickelées ? Il me semble que le chrome est apparu plus tard comme finition de nos motos ?

Patrick, Jean-Pierre, Alfons.



Brandoit.

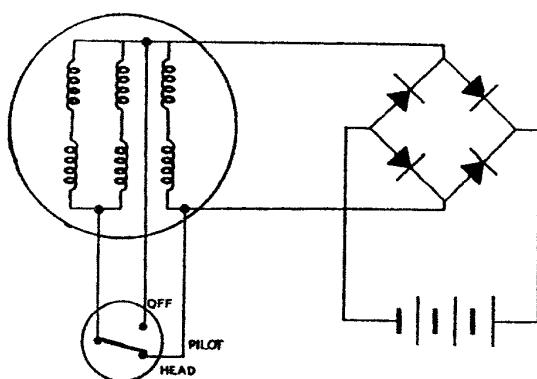
Photos : J.P. Thielemans.

DE ALTERNATOR (eerste deel) door M. Walschap.

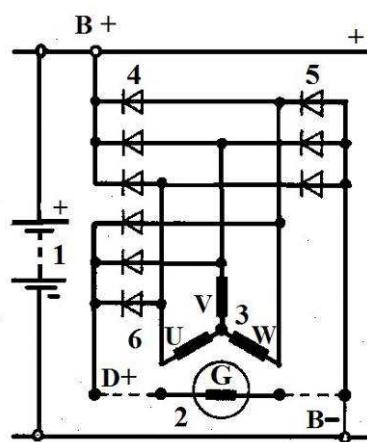
Sinds het einde van de jaren 60 heeft de alternator de dynamo stilaan vervangen, de voordelen zijn genoegzaam bekend, maar ik zal ze nogmaals op een rijtje zetten :

- A. De alternator is kleiner en lichter, maar heeft meer vermogen.
- B. Er is minder slijtage en onderhoud : de "kooltjes" gaan veel langer mee omdat ze op sleepringen draaien.
- C. Alternator kan veel hogere toerentallen aan, omdat de kwetsbare wikkelingen stil staan, en tenslotte maakt het geen verschil of hij links of rechts aangedreven wordt.

Ik zal me beperken tot laadsystemen die men terugvindt op motorfietsen, dat betekent de éénfase (monofasé) en de driefase (triphasé), elk in hun specifieke uitvoering op motoren. De éénfase is de eenvoudigste uitvoering die men kan hebben, werd veel toegepast in de beginperiode en ook nu nog; ze bestaan met twee spoelen maar ook met zes, dat laatste is dan een gemengde serie parallel schakeling, de uitgang is telkens twee draden, wanneer we hier een brugschakeling (Graetz) op aansluiten is het mogelijk een volledige gelijkrichting te krijgen zonder verliezen; de BSA B25 en B44 van 1969, maar ook de Ducati's tot 1997 waren uitgerust met dit principe. Later is men overgeschakeld naar driefase.



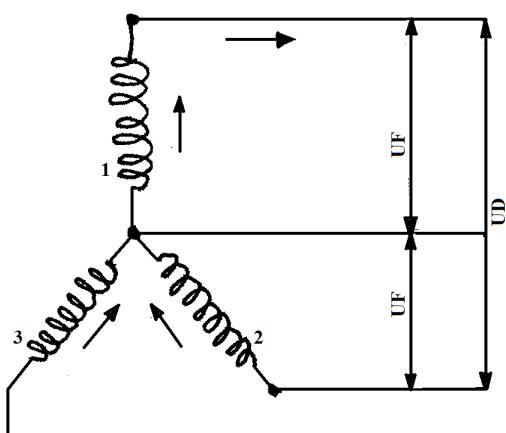
Graetz-schakeling



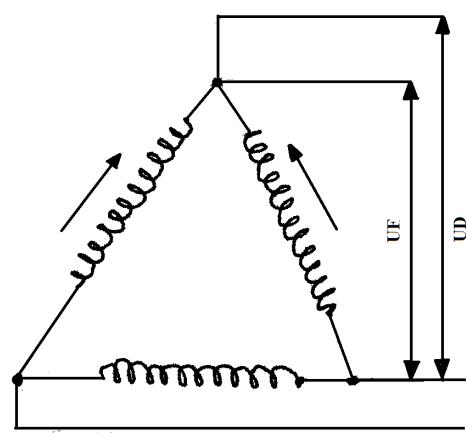
Drie fasen is zo wat de ideale stroomleverancier die er is, het was dan ook dat systeem dat BMW toepaste op zijn nieuwe generatie motoren in 1969, ook Guzzi paste later hetzelfde laadsysteem toe, in beide gevallen gemonteerd op de krukas, dus motortoerental is alternatortoerental; bij een K 100 (ook al een classic) draait deze op 1,5 x het motortoerental. In de stator bevinden zich drie spoelen, verdeeld op 120° t.o.v. elkaar; wil men de wisselstroom in één fase zonder verlies volledig gelijkrichten, dan zijn daar vier dioden voor nodig, dat zou bij drie fasen in totaal twaalf dioden betekenen; de sterschakeling maakt het mogelijk dat met zes dioden te doen, het is dan ook een veel toegepaste schakeling. Er bestaat ook een driehoekschakeling, beide schakelingen komen in de praktijk voor, voor 12V en meer gebruiken we de ster en voor 6V de driehoekschakeling.

Bij de **sterschakeling** van de drie fasen geldt altijd de wet van Kirchhof in het sterpunt, is de alternatorspanning altijd groter dan de fasespanning want er is in zekere zin sprake van een serieschakeling dit werkt omdat elke fase op zich een spanningsbron is, spanningsverhogend, door de serieschakeling wordt de stroomsterkte echter niet groter.

Bij de **driehoekschakeling** zijn de spoelen parallel geschakeld, dit werkt wel stroomversterkend, maar niet spanning-verhogend, wordt daarom eerder in 6 Volt gebruikt. *Wordt vervolgd.*



Sterschakeling



Driehoekschakeling

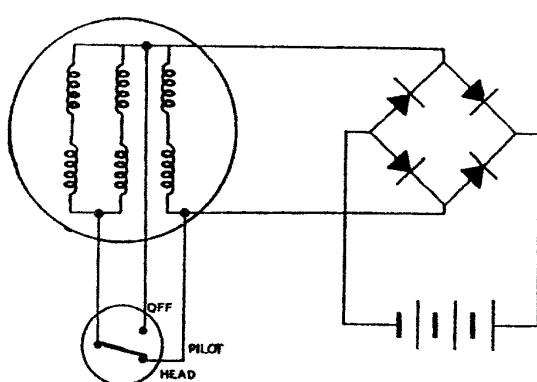
L'ALTERNATEUR (première partie) par M. Walschap.

Depuis la fin des années 60, l'alternateur a remplacé progressivement la dynamo, les avantages en sont suffisamment connus, mais je vous les énumère encore une fois :

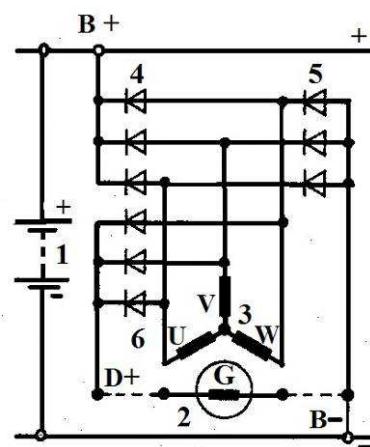
- A. L'alternateur est plus petit et plus léger, mais plus puissant.
- B. L'usure et l'entretien sont réduits : les "charbons" durent plus longtemps car ils tournent sur des collecteurs.
- C. L'alternateur supporte un nombre de tours/minute beaucoup plus élevé, vu que les enroulements fragiles sont immobiles, et enfin il importe peu que l'entraînement se fasse à gauche ou à droite.

Je me limiterai aux systèmes de charge que l'on retrouve sur les motos, c'est-à-dire le monophasé et le triphasé, chacun dans son exécution spécifique à la moto.

Le montage monophasé, le système le plus simple possible, fut beaucoup utilisé dès le début et l'est encore actuellement ; il en existe à deux bobines, mais aussi à six bobines, ce dernier est alors un circuit mixte série-parallèle, la sortie se fait dans les deux cas avec deux fils, lorsqu'on y raccorde un circuit-pont (Graetz) il est possible d'obtenir un redressement complet sans pertes; les BSA B25 et B44 de 1969, mais aussi les Ducati (jusqu'en 1997) étaient équipées selon ce principe. Plus tard on est passé au triphasé.



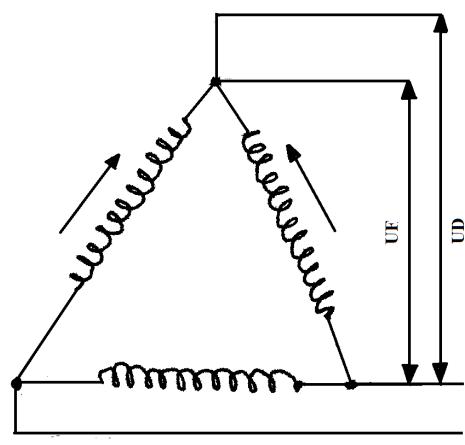
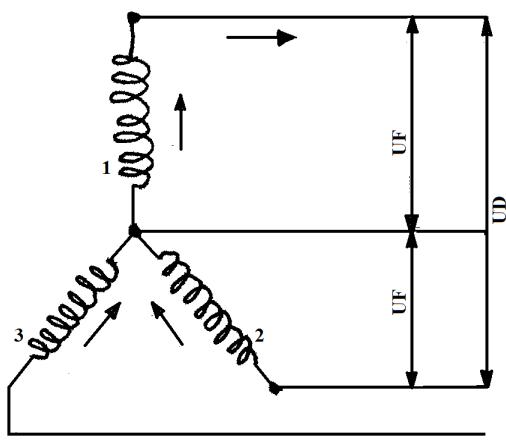
Circuit de type Graetz.



Le triphasé est en quelque sorte la source de courant idéale, c'est aussi le système que BMW a appliqué à sa nouvelle génération de motos dès 1969, plus tard Guzzi a utilisé le même système de charge; dans les deux cas, il était monté sur le vilebrequin, ce qui fait que l'alternateur tourne à la même vitesse que le moteur; sur la K 100 (déjà une classique) il tourne à 1,5 x la vitesse du moteur. Dans le stator se trouvent trois bobines, placées à 120° l'une de l'autre; si on veut redresser complètement et sans perte le courant alternatif dans une phase, on a besoin de quatre diodes, ce qui signifierait un total de douze diodes pour trois phases; le circuit en étoile permet d'obtenir ce résultat avec six diodes, ce qui fait qu'il est fréquemment employé. Il existe également un circuit en triangle. Dans la pratique, on rencontre les deux types de circuit, pour 12V et plus, on emploie le circuit en étoile et pour 6V le circuit en triangle.

Le **circuit à trois phases en étoile** est toujours soumis à la loi de Kirchhoff au point d'étoile, la tension de l'alternateur est toujours supérieure à la tension de phase parce qu'il est en quelque sorte question d'un circuit en série qui fonctionne parce que chaque phase est en soi une source de tension; le montage en série augmente la tension, mais pas l'intensité du courant.

Dans le cas du **circuit à trois phases en triangle**, les bobines sont reliées en parallèle, ce qui augmente effectivement le courant, mais pas la tension, c'est pourquoi on l'emploie plutôt en 6 Volt (*suite proch.n°*).



Laten vernikkelen kost veel geld. Voor de doe-het-zelvers doken we in ons archief en vonden volgende artikels uit Motor Klassiek 4 - 2001.

ZELF VERNIKKELEN.

Bij onze motorfietsen komt nogal wat nikkelwerk voor, en nikkelwerk is een vrij kostbare zaak. Bovendien zit er bij het nikkelwerk, dat we op onze motors hebben, vrij veel kleine onderdelen, zoals boutjes, moertjes, ringetjes en ga zo maar door. Kleine onderdelen, die we niet graag uit handen geven, omdat de kans van zoekraken zo groot is. Het vernikkelen op zich zelf is een heel eenvoudig karweitje. De grootste zorg moet besteed worden aan het hooggans polijsten en het vetvrij maken van de te vernikkelen delen. Het polijsten is een eerste vereiste om mooi glad en blinkend werk te krijgen, terwijl op niet goed ontvette delen geen nikkel zal hechten. Men zegt altijd dat ijzeren en stalen delen altijd eerst verkoperd dienen te worden alvorens ze vernikkeld worden, maar dit is onjuist.

Wat hebben we nu nodig om te kunnen vernikkelen? Dat valt heus wel mee. Ten eerste een nikkelbad. Hier voor kunnen we een glazen of stenen kom nemen. Een diameter van ongeveer 20cm en een inhoud van ongeveer 2 liter. Als nikkelelektrodes kan zuiver nikkel gebruikt worden (of als alternatief nikkel munten). Voor het nikkelbad hebben we nodig, per liter: 150 gram nikkelsoefaat (NiSO_4), 30 gram nikkelchloride (NiCl_2) en 30 gram boorzuur (H_3BO_3) in poedervorm. Dit geheel lossen we op in 1 liter verwarmd (40°C) gedistilleerd water. Verder moeten we een 6 Volt autobatterij hebben als stroombron, een acculader kan natuurlijk ook. Een draadgewonden variabele weerstand van circa 20 Ohm kunnen we gebruiken om de stroomsterkte te regelen. Voor dit bad hebben we ca 0,5 tot 1 Ampère/ dm^2 nodig. Denk eraan, dat de nikkelelektrode, de + pool is. Zoals gezegd dienen de te vernikkelen onderdeeltjes goed gepolijst en ontvet te worden. Polijsten kan met behulp van een viltschijf en een boormachine.

Bij het polijsten moet de polijstpasta niet vergeten worden. Een nawerking met een lappenschijf kan de zaak nog fraaier maken.

Zijn de te vernikkelen onderdelen erg aangetast, dan komen er voorbewerkingen met verschillende gradaties schuurpapier of vijlen aan te pas. Ontvetten kan gebeuren met wenerkalk (magnesium oxide) of verdund zwavelzuur. Wenerkalk kan zowel in poedervorm als in opgeloste vorm in water zijn werking doen. Door het werkstuk in de ontvetter te leggen en met een kwastje te bestrijken wordt een goede ontvetting verkregen. Goed afspoelen onder de kraan en indien mogelijk met perslucht alle hoekjes en gaatjes schoon en droog blazen. Men moet er wel zeker van zijn dat de compressor geen oliedeeltjes meeblaast, een goed filter is dus gewenst. Denk erom de ontvette delen vooral niet met de blote vingers aan te raken. Rubberen keukenhandschoenen doen wonderen. We hangen onze werkstukken met koperdraadjes in het nikkelbad en verbinden deze dus met de – (min) elektrode van de accu. Met behulp van de variabele weerstand stellen wij de juiste stroomsterkte in. Dit is evenwel niet erg kritisch. Met een beetje experimenteren hebben we al gauw door wat de juiste is. Is de stroomsterkte wat laag, dan zal het wat langer duren voordat de gewenste nikkellaag is aangebracht. Vooral geen te dikke laag aanbrengen. Bij dikke lagen is de spanning erin namelijk groter en zal bladeren eerder voorkomen. Hebben we veel kleine boutjes en moertjes te vernikkelen, dan maken we hiervoor een bakje van kopergaas. Op deze wijze kunnen we ze gemakkelijk in het bad laten zakken zonder teveel gepruts. Het kan voorkomen dat het nikkelwerk er dof uitkomt als we het te lang in het bad hebben laten zitten. Schrik niet, met een beetje Brasso (metal polish) glint het direct weer. Nikkelwerk is poreus en dus zullen de poriën zich vullen met elektrolyt. Dit moeten we kwijt, anders zal ons werk groen uitslaan. We moeten dus direct gaan spoelen. Vooral niet te kort. Borstel het af met een zacht borsteltje met zeep en spoel het af onder de warme kraan. De zuren uit onze huid kunnen het nikkelwerk aantasten, zodat het zin heeft de stukken die klaar zijn met wat vaseline in te smeren. Tenslotte nog een paar kleine tips: zorg ervoor dat het nikkelbad goed schoon blijft. Er mag geen stof invallen, want dit kan zich op onze werkstukken gaan vastzetten zodat op die plaatsen geen nikkel neerslaat. Het komt voor dat na verloop van tijd er een vlies op het

bad komt, de bodem is dan bedekt met een laagje neerslag. Wanneer het te erg wordt moeten we het bad schoonmaken en de vloeistof filteren. Ieder die hieraan begint zal tot de ontdekking komen dat vernikkelen niet erg moeilijk is. Het is een fascinerende bezigheid die echter secuur dient te worden uitgevoerd.

TRUC VOOR HET ONTCHROMEN VAN ONDERDELEN.

Het ontchromen van een onderdeel is gemakkelijker en goedkoper dan men denkt! Men heeft een kuip nodig, groot genoeg om het stuk volledig onder te dompelen in water, het stuk wordt vervolgens aan de negatieve klem van een batterijlader gekoppeld, en aan de positieve klem koppelt men een koperen plaat of staaf aan. Men moet een beetje zuur bij het water voegen om een elektrische stroom toe te laten tussen beide stukken. We raden aan de klemmen van de batterijlader niet in het mengsel te plaatsen om te vermijden dat ze worden aangevreten door het zuur. Het volstaat de batterijlader op 6 of 12 Volt te schakelen en de stroom te regelen op 3 of 4 A. Minstens om het halfuur de staat van het stuk controleren.

De chroom verlaat het te behandelen stuk en slaat neer op het koper. Met hetzelfde principe verwijdert men ook nikkel of zink. Probeer eerst op een misbaar onderdeel!

Naar het schijnt is het ook mogelijk de roest langs deze weg te verwijderen door het verzuurde water te vervangen door een oplossing op basis van Natriumhydroxide (soude caustique). De roest verandert in een soort donkere modder die men kan awassen.

Opgepast : niet gebruiken voor veren, deze worden hierdoor breekbaar en dus onbruikbaar!

NB: Gevaarlijke en giftige producten.
Milieuwetgeving steeds toepasselijk.

Faire nickeler une pièce peut s'avérer onéreux. C'est en pensant aux manuels parmi vous que nous avons fouillé dans nos archives et déniché les articles suivants parus dans Motor Klassiek 4 - 2001.

Nickeler soi-même.

Nos motos comprennent pas mal de pièces nickelées, et le nickelage coûte assez cher. De plus, les pièces nickelées équipant nos motos comprennent des éléments de petite taille, tels que boulons, écrous et bagues, etc... de petits éléments dont nous ne nous séparons pas volontiers vu le risque qu'ils se perdent. Le nickelage est en soi une opération très simple. Il faut apporter le plus grand soin au polissage et au dégraissage des pièces à nickeler. Le polissage est la première condition pour obtenir un beau résultat, uniforme et brillant. D'autre part le nickel n'adhérera pas sur des pièces imparfaitement dégraissées. Il se dit qu'il faut toujours préalablement cuivrer les pièces en fer ou en acier devant être nickelées, mais cela n'est pas exact. De quoi avons-nous besoin pour nickeler? En fait, pas vraiment beaucoup. Tout d'abord un bain à nickeler. Nous pouvons utiliser un récipient en verre ou en pierre, d'environ 20 cm de diamètre, et d'une capacité de +/- deux litres. Pour les électrodes à nickeler, on peut utiliser du nickel pur (ou éventuellement des pièces de monnaie en nickel). Pour un litre de bain à nickeler, il faut: 150 g de sulfate de nickel (NiSO_4), 30 g de chlorure de nickel (NiCl_2) en 30 g d'acide borique ($\text{H}_3\text{B0}_3$) en poudre. Le tout est dissous dans un litre d'eau distillée chauffée à 40°C. Comme source de courant, nous utiliserons une batterie d'auto de 6 Volts, ou un chargeur de batterie. L'intensité du courant peut être réglée au moyen d'une résistance variable à enroulement d'environ 20 Ohm. Pour le bain utilisé, il faut environ 0,5 à 1 Ampère/dm². Retenons que l'électrode de nickel se relie au pôle positif. Rappelons que les pièces doivent au préalable être bien polies et dégraissées. Le polissage peut se faire à l'aide d'une foreuse équipée d'un disque de feutre. N'oublions surtout pas la pâte à polir. On peut encore fignoler avec un disque de coton.

Si les éléments à nickeler sont fortement attaqués, il faut effectuer un pré-polissage avec du papier émeri de grains différents ou utiliser des limes. Le dégraissage peut se faire à l'oxyde de magnésium ou à l'acide sulfurique dilué. L'oxyde de magnésium peut être utilisé tant à sec qu'en dilution dans l'eau. On obtient un bon dégraissage en plongeant la pièce dans le dégraissant et en le frottant avec un pinceau. Ensuite, il faut bien rincer à l'eau courante et si possible terminer en soufflant de l'air comprimé dans tous les coins et orifices afin d'éliminer les particules et d'assurer un séchage complet. Il faut faire particulièrement attention à ce que le compresseur n'envoie pas de microparticules d'huile, donc l'usage d'un bon filtre à air est vivement conseillé. Evitez soigneusement de toucher les éléments dégraissés à main nue. On peut utiliser de simples gants de ménage en caoutchouc. Les pièces sont suspendues dans le bain de nickelage à l'aide de fils de cuivre et reliées au pôle - de l'accu. L'intensité de courant adéquate se règle à l'aide de la résistance variable. Ce réglage n'est pas vraiment d'une importance critique. Avec un minimum d'expérimentation, on trouvera bien vite la bonne valeur. Si l'intensité de courant est trop basse, l'opération durera un peu plus longtemps. Evitez surtout d'appliquer une couche de nickelage trop épaisse, qui comportera des tensions trop fortes, ce qui conduira à une pelade précoce. S'il faut nickeler de petits boulons et écrous, on les place dans un petit bac en maille de cuivre. Ainsi, on peut facilement les immerger dans le bain. Cela permet d'éviter que les pièces nickelées ressortent ternes d'un bain où on les aurait laissé séjourner trop longtemps. Il ne faut pas s'en effrayer, un peu de Brasso (metal polish) et elles brilleront à nouveau. Le nickelage est poreux, par conséquent, les pores se rempliront d'électrolyte, qu'il faut éliminer sous peine de voir les pièces devenir vertes. Il faut donc immédiatement bien et abondamment les rincer : les brosser à l'aide d'une brosse douce et de savon, et rincer à l'eau courante chaude. Les acides secrétés par la peau peuvent attaquer le nickelage, il est donc utile d'enduire les pièces fraîchement nickelées d'un peu de vaseline.

Pour finir, voici encore quelques tuyaux : veillez à maintenir le bain de nickelage bien propre. Evitez les poussières, qui pourraient se fixer sur les pièces et empêcher le dépôt de nickel à cet endroit. Il arrive qu'après un certain temps il se forme une peau à la surface du bain, et une couche de précipité dans le fond. Il faut alors nettoyer le bain et filtrer la solution. Ceux qui se lancent dans le nickelage comprendront que ce n'est pas très compliqué. C'est une opération fascinante, à exécuter avec précaution.

Truc pour le déchromage des pièces.

Le déchromage d'une pièce est plus simple et moins onéreux qu'on le penserait! On a besoin d'une cuve, assez grande pour pouvoir immerger totalement la pièce dans l'eau, qui est couplée à la borne négative d'un chargeur de batterie, dont la borne positive est raccordée à une plaque ou un barreau de cuivre. Il faut ajouter un peu d'acide à l'eau afin que le courant puisse passer entre les deux électrodes. Nous vous conseillons de ne pas placer les bornes du chargeur de batterie directement dans la solution afin d'éviter qu'elles soient attaquées par l'acide. Il suffit de régler le chargeur de batterie sur 6 ou 12 Volts et de régler l'intensité de courant sur 3 ou 4 A. Contrôler l'état de la pièce au moins toutes les 30 minutes. Le chrome se détache de la pièce traitée et se dépose sur le cuivre. De cette façon, on peut également enlever une couche de nickel ou de zinc. Effectuez au préalable un essai sur une pièce dont on n'a plus besoin.

On dit qu'il est aussi possible d'éliminer la rouille par ce procédé, en remplaçant l'eau acidifiée par une solution à base d'hydroxyde de sodium (soude caustique). La rouille se transforme en une sorte de boue sombre, que l'on peut laver. Attention : ne pas utiliser le procédé pour des ressorts, car il les rend cassants et donc inutilisables!

NB: produits dangereux et toxiques.

Respecter la législation sur les déchets toxiques.



TE KOOP

A VENDRE

Nous vous rappelons la mise en vente, suite au décès de notre membre et ami **Emile Materne**, de sa collection de motos.

We herinneren u eraan, dat de collectie motoren van ons overleden clublid en vriend **Emile Materne** te koop gesteld wordt.

- Hercules rouge
- Morini cross 4 temps
- Kreidler jaune
- Aprilia 50cc
- cadre italien
- Honda 250 cc, ...

Renseignements / Inlichtingen: Maréchal Francis.

gsm. 0476.63.96.83 de préférence le matin / liefst 's morgens.



Superia.

GRATIS ZOEKERTJES - ANNONCES GRATUITES.

Over deze rubriek wordt niet op voorhand gecorrespondeerd.
Schrijf a.u.b. klaar en duidelijk. En vergeet vooral niet je naam en contactadres of telefoonnummer te vermelden.

*Aucune correspondance préalable ne sera acceptée à ce sujet.
Ecrivez votre texte clair et net s.v.p., et n'oubliez pas votre nom
adresse ou numéro de téléphone.*

Rubriek / Rubrique : Te koop /A vendre 0
Gezocht/Recherché 0

Sturen naar / Envoyer à:
Jacques Bastiaens
Rue de la Résistance/Verzetstraat 28
1090 Brussel
E-Mail : jacques.bastiaens@telenet.be
Tel. 02.660.59.68 na/après 20 uur/h
Les annonces sont toujours publiées lors



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

AGENDA



RUILBEURZEN - BOURSES

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
07/12/2013	RANST Voormalig militair domein Het Loo (Bitsweg)	www.vetfrakken.be/oldtimerbeurs
19/01/2014	WEX Marche en Famenne Bourse du MRFA	www.mrfa.be Tel. 084.32.22.84
8-9/02/2014	Moto Retro Wieze	www motoretrowieze.be
15- 16/02/2014	Oldtimerbeurs auto-moto 't Echappementje Fabriekspand ROESELARE	Mail : techappementje@euphony.net.be Tel. 051.72.55.81 Gsm 0473.96.24.86

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

8-9/02/2014	Moto Retro Wieze Thema: Caféracers	www motoretrowieze.be
-------------	---------------------------------------	--

RACING INFO :

CRMB Classic Racing Motorcycles Belgium

www.crmb.be

info@crmb.be

Tel. +32/(0)486/912200

Tout sur le TRIAL PRE-65 et bi-amortos

Alles over TRIAL PRE-65 en Twin-shocks :

<http://www.motobecane-trialclub.be>

CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM

Het clubbestuur en de uitgever van het clubblad kunnen niet aansprakelijk gesteld worden voor gebeurlijke ongevallen ten gevolge van wijzigingen aangebracht aan motorfietsen na het lezen van tips en artikels uit het clubblad.

Le comité et l'éditeur responsable du journal ne peuvent pas être mis en cause, suite aux modifications que vous apporteriez à votre moto, après lecture des conseils et articles parus dans le journal.



AGENDA EN ZOEKERTJES - AGENDA ET ANNONCES

Jacques Bastiaens, Verzetstraat / Rue de la Résistance 28, 1090 Jette
Tel.02.660.59.68. E-mail : jacques.bastiaens@telenet.be

Zoekertjes worden schriftelijk per brief, fax of E-mail doorgegeven.

Hierover is geen telefonische correspondentie mogelijk.

Informatie voor onze kalender wordt liefst tweetalig opgestuurd.

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

Aucun contact téléphonique à ce sujet n'est possible. Les informations pour le calendrier sont à renvoyer de préférence dans les deux langues.

VERGADERINGEN - REUNIONS

U wordt vriendelijk uitgenodigd op onze maandelijkse vergaderingen (20 uur)

Vous êtes cordialement invités à nos réunions mensuelles (à 20 heures)

- Elke derde vrijdag van de maand / le 3^{ème} vendredi du mois:
Sportcentrum van Defensie – Hertswegestraat, 61 – 3080 Duisburg.

In samenwerking met



En collaboration avec



SPECIALISTES DE MARQUES
MERKEN SPECIALISTEN

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/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 !