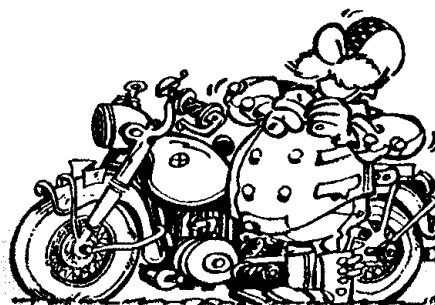


vzw **CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM** ASBL
v.u. Verzetsstraat/Rue de la Résistance 28 e.r.
1090 Jette

Maandelijks tijdschrift - Revue mensuelle.
Augustus / Août 2014

Numéro **337^{ste}** nummer
Verzending -expédition : Postkantoor Libramont
Jumelé avec Affilié à
Verbroederd met Aangesloten bij
VMCC South Wales FBVA-BFOV
AMCA Europe



7 sept 2014
CMBourse
Beurs
9hu30 - 16hu30

Motorfietsen Ruil Beurs
Bourse d'Echange Motos

Infos : Jacques Bastiaens
02.660.59.68
jacques.bastiaens@telenet.be



Duisburg (Tervuren)
Sportcentrum Defensie • Hertswegestraat 61



CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM



MAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VOOR LIEFHEBBERS VAN
VETERAANMOTORFIETSEN

REVUE MENSUELLE DES AMATEURS
DE MOTOCYCLETES 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 **25 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 **25 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,

Les causeries d'été ont ceci de commun avec les écoliers, ils s'égaillent un peu partout pendant la période des vacances. Le mois de Juin s'est bien terminé, le mois de Juillet a bien commencé avec quelques rallyes locaux et puis...la météo n'a pas suivi, nulle part d'ailleurs.

Le rallye de véhicules anciens à Saint Jean de Luz a perdu la moitié des participants à cause de la météo infâme pour la saison, les gens sont rentrés chez eux après le repas (bien arrosé, dans les deux sens du terme...).

Au Pays de Galles le BBQ annuel chez nos amis Phelps à Cardiff a failli ne pas se faire, trop de flotte... (comme dans mon pastis..!), mais les courageux ont monté des tentes juste avant l'averse, mais aux dires des membres, quelques uns ne sont pas venus car, avant de sortir, ils ont jeté un coup d'œil à l'extérieur et, la prudence étant la mère de la porcelaine, ont préféré se faire excuser.

Actuellement je vous vois dans ma boule de cristal, confortablement assis en France, à Sammarçolles, sous le soleil de fin d'après midi, il n'y a pas de justice... (Plus sur Sammarçolles, dans la Vienne, dans une prochaine édition...).

Je porte à votre connaissance que la réunion du 3^{ème} Vendredi d'Août n'aura pas lieu à notre local de Tervueren, c'est le 15 Août, jour férié et le Centre Sportif est fermé. Nous allons nous renseigner pour le Vendredi 22/8.

Nous vous attendons tous avec vos pièces et matériel motocyclistes à notre bourse d'échanges du 7 Septembre sur le parking du Centre Sportif de la Défense, de 9.00h à 16.30h. Il n'est pas nécessaire de réserver.

J'espère que vous y apporterez plus que vos reliquats d'atelier, je n'ai pas envie de gendарmer : j'estime que ce n'est pas parce qu'elle est gratuite qu'il faut "pourrir" notre bourses d'échanges avec du matériel inintéressant. Que ceux qui ne savent pas se libérer pour toute la journée viennent nous tenir compagnie pour un petit bout de causerie, de préférence avec un ami, de toute façon le bar sera ouvert. Il faudra à nouveau écouter Mr Météo...

J'espère voir quelques photos des pré- 40 d'Arbre prises ce 21 Juillet. Merci à tous les autres qui nous font parvenir leurs photos.

Un mot d'excuse, je n'ai pas répondu aux mails tout simplement parce que je suis en panne d'ordinateur, pas une bête panne technique, mais un problème de communication avec Belgacom ou pire, un vol d'identité numérique. Oui, oui, cela arrive ! Mais j'ai confiance... à cœur vaillant rien d'impossible!

Roulez prudents.

Bonnes vacances aux Aoûtiens.

Paul Saint-Mard, Président.



Paul Saint-Mard sur la Nimbus 750 cc 1936 de Bill Phelps en 2002 au cours du Welsh Dragon Tour.

A l'arrière-plan, Willy et Mady De Hoog d'Anvers.

Photo transmise par B. Phelps.

Het woordje van de Voorzitter.

Van ditjes, datjes en andere zaken.

Beste vrienden en vriendinnen,

De zomerpraatjes zijn een beetje zoals de scholieren : men vindt ze een beetje overal tijdens de vakantieperiode. De maand juni kende een goed einde, de maand juli begon goed met een paar plaatselijke rally's, en dan...liet het weer het afweten, zoals op andere plaatsen.

De rally voor oude voertuigen te Saint Jean de Luz verloor de helft van zijn deelnemers door het – voor het seizoen – afschuwelijke weer; na een "overgoten" maaltijd (in de twee zinnen van het woord) keerden de mensen terug huiswaarts.

In Wales moest de jaarlijkse BBQ bij onze vrienden de Phelps te Cardiff er bijna aan geloven, door overdaad van water... (zoals in mijn pastis..!), maar de moedigsten hebben de tenten net voor de regenvlaag opgesteld. Maar, volgens de leden, zijn er een paar weggebleven omdat ze voor hun vertrek naar buiten gekeken hebben en zich voorzichtigheidshalve hebben laten excuseren.

Momenteel zie ik jullie in mijn glazen bol, comfortabel geïnstalleerd in Frankrijk, te Sammarçolles, genietend van de zon in de late namiddag...Rechtvaardigheid bestaat niet. (Meer over Sammarçolles, in het departement Vienne, in een volgende editie...).

Ik laat u ook weten dat de vergadering van de derde vrijdag van augustus te Duisburg niet zal doorgaan : het is 15 augustus, feestdag, en het Sportcentrum zal gesloten zijn. We zullen informeren voor vrijdag 22/8.

Jullie worden allen verwacht, met jullie motor gerelateerd oud ijzer, op onze ruilbeurs van 7 september op de parking van het

Sportcentrum van Defensie, van 9.00uur tot 16.30uur. Het is niet noodzakelijk vooraf te reserveren.

Ik hoop dat jullie meer dan werkplaatsrestanten zullen meebrengen. Mijn mening hierover is : het is niet omdat onze beurs gratis is dat deze moet verknoeid worden door onwaardig materiaal. Wie zich geen hele dag kan vrij maken blijft welkom voor een gezellig babbeltje, en liefst nog met een kameraad, de bar zal in elk geval open zijn... We zullen aandachtig naar de weerman moeten luisteren.

Ik hoop een paar foto's te kunnen zien van de pré-40 rally van 21 juli te Arbre. Bedankt aan al wie ons foto's laat geworden.

Een woordje om me te excuseren dat ik op de e-mails niet geantwoord heb : ik heb computerproblemen, geen simpele technische storing, maar een communicatieprobleem met Belgacom of erger nog, diefstal van digitale identiteit. Jawel, dit kan gebeuren ! Maar ik blijf vertrouwen...

Rijdt voorzichtig.

Prettige vakantie voor de augustus mensen.

Paul Saint-Mard, Voorzitter.



Bill Phelps op zijn
Triumph 476 cc 1908.
Oude Klepper Parade.
Den Haan 2011.
Foto M.H. Struyf.

Le moteur à 2 temps.

On l'appelle ainsi parce que l'on distingue deux temps, dont un temps moteur, à chaque tour de vilebrequin.

Constitution

Un deux-temps se distingue par l'absence de soupapes. Le carter ne se limite pas, à recevoir les organes mobiles et assurer le graissage. On l'appelle "carter-pompe" parce qu'il joue un rôle essentiel, celui d'aspirer le mélange frais essence/air et de le pomper dans le cylindre en expulsant les gaz brûlés. Ceci nécessite d'assurer une parfaite étanchéité (joints Spi ou bagues de grande longueur sur les soies du vilebrequin). On ajoute un certain pourcentage d'huile dans l'essence (mélange) de façon à lubrifier au passage les organes mobiles, en nombre très réduit puisqu'ils se limitent à bielle, piston et roulements de vilebrequin.

Principe

En plus de son rôle moteur, le piston se comporte comme un tiroir distributeur qui dévoile certains orifices, que l'on appelle lumières, lors de sa course dans le cylindre, et détermine les différentes phases du fonctionnement.

Le piston déflecteur

A l'origine, le piston comporte une calotte en forme de chapeau, le piston "à déflecteur", chargée de diriger les gaz frais précomprimés, arrivant du carter pompe par l'unique lumière de transfert, vers la culasse pour qu'ils remplacent les gaz brûlés. Ce principe assez ancien perdure sur les Vespa des années soixante et plus tard encore sur de gros moteurs hors-bord. Les défauts sont nombreux : mauvais balayage, chambre de compression biscornue donc mauvais rendement, consommation élevée, distorsion du piston à l'échauffement.

Disque rotatif

Au lieu de la jupe de piston, c'est un disque rotatif qui gère l'admission (TWN "Hérisson", MZ et Kreidler Grand-Prix des sixties, Rotax etc ...), ou encore la découpe des masses de vilebrequin (Vespa scooter ou Ciao). Un principe de base ancien puisque les Ixion du début du siècle ou les Gillet "Tour du monde" utilisent dans ce but une lumière dans le vilebrequin et les micro-moteurs de modèles réduits le font toujours.

Clapets

Plus récemment, à la fin des années 70, les clapets "reed-valve", qui sont en somme un clapet anti-retour à faible inertie, se généralisent. Ils permettent un diagramme d'admission plus "méchant" propice aux hauts régimes tout en assurant une meilleure souplesse à bas régime.

Balayage amélioré

Un progrès significatif vient du balayage plus élaboré. Il y a le balayage "en équinocourant", resté marginal bien que popularisé par les Puch à double-piston. Mais c'est le système Schnürle qui s'impose. Deux transferts opposés judicieusement orientés font se heurter deux colonnes de gaz frais qui sont ainsi chassées vers la culasse. Le piston est plat ou légèrement bombé. Le balayage Schauer est une variante, les gaz frais lèchent la calotte du piston avant de sortir par un trou de la jupe qui communique avec le transfert. Actuellement c'est une combinaison des deux systèmes qui est adoptée et il n'est pas rare de trouver jusqu'à 7 ou 8 transferts sur les moteurs les plus poussés.

Le pot de détente

La conception de l'échappement conditionne les performances et le rendement d'un 2 Temps. Il faut jouer sur la propagation et le sens des ondes pour que la dépression soit maximale au temps de l'ouverture de la lumière d'échappement, mais que cette onde s'inverse ensuite pour

éviter une perte de gaz frais en fin de diagramme. C'est le rôle du pot de détente, dont le calcul est ardu et qui aboutit à une situation de compromis. Le premier à avoir compris l'importance de ces phénomènes et en avoir tiré profit sur ses MZ de Grand Prix dès les années 50, fut l'ingénieur Walter Kaaden qui nous a quittés en 1997.

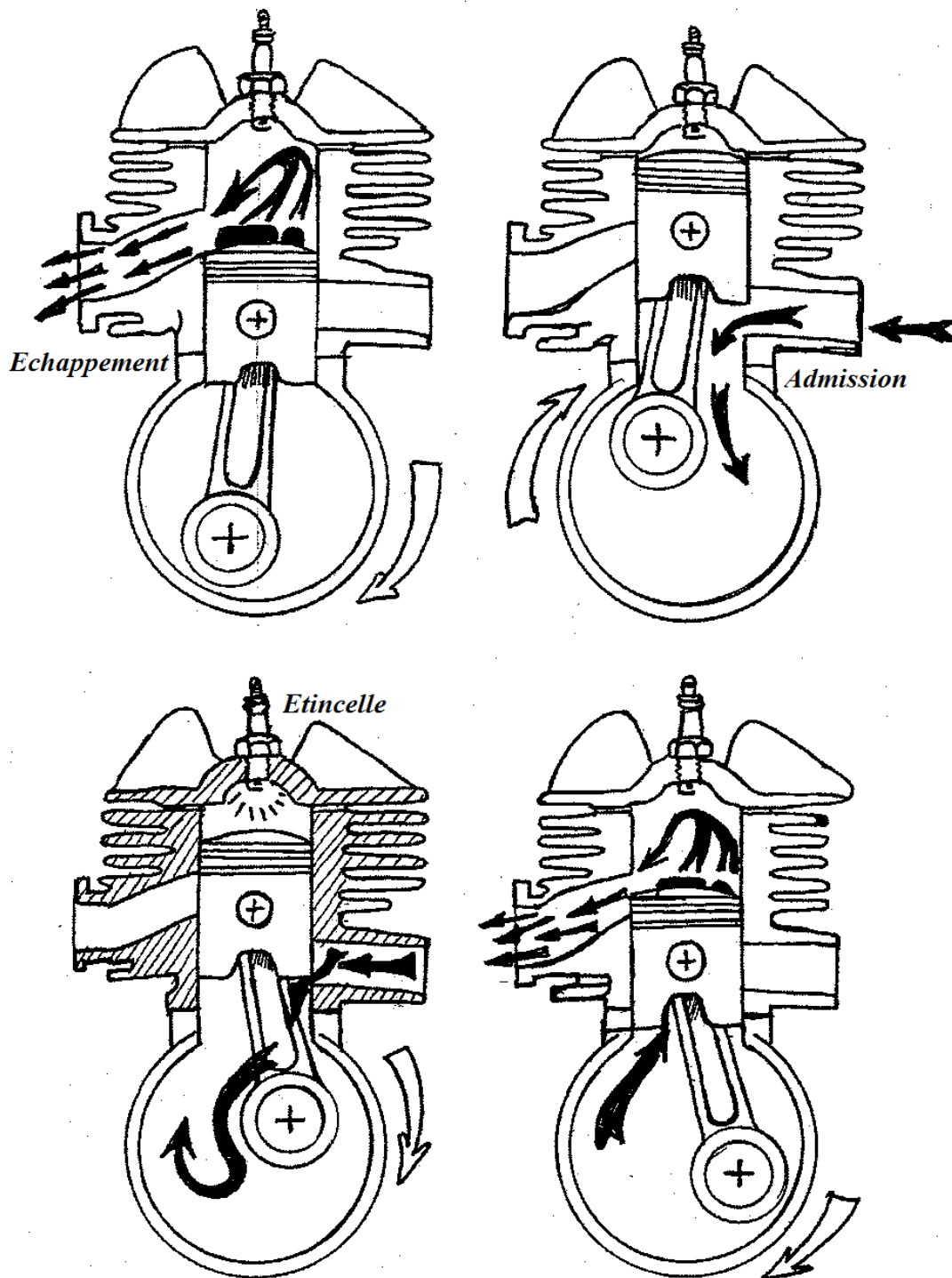


Schéma de fonctionnement d'un moteur 2 temps.

MOTO RETRO WIEZE 20-21 september 2014.

Speciaal **RACING SIDE-CARS** met aanwezigheid van Georges Rozez, Jean-Marie Stas (*op zondag namiddag*), wereldkampioen 1975/76 Rolf Steinhausen (*nog niet bevestigd*) en andere zijspan vedetten. Heel wat oude race zijspan combinaties en zo goed als zeker komt Ewald Dahms met de ex-Max Deubel fabrieks BMW. Zie: www.motoretrowieze.be

AUGUSTE GOFFIN - 100 jaar!

Augustus Goffin werd 100 jaar op 23 april 2014 en is nog steeds springlevend!

Om dit te vieren, wordt August gehuldigd tijdens Moto Retro Wieze op zondag 21 september om 14u.

August zal er aanwezig zijn met het boek over zijn racecarrière en in de aanwezigheid van enkele racemachines uit zijn roemruchte race verleden.

Jean-Marie STAS

Vanaf 1950 werd de jonge Jean-Marie Stas de vaste bekkenist van Frans Vanderschrick voor de regelmatigheids en Enduro-wedstrijden maar ook tijdens snelheidswedstrijden zagen we hem vaker plaats nemen in het zijspan van de kampioen.

Jean-Marie Stas was niet alleen een uitstekende bakkenist maar tevens een handige mechaniker.

Tijdens de Internationale Zesdaagse (I.S.D.T.) van 1951 in Italië werd de zijspancombinatie van Frans Vanderschrick tweemaal beschadigd. Gelukkig kon Jean-Marie Stas beide euvels oplossen zodat er geen strafpunten werden opgelopen. Op de zeventien deelnemende zijspancombinaties behaalden er slechts zeven goud, waaronder die van Frans Vanderschrick met passagier Jean-Marie Stas. Een schitterende en bewonderenswaardige prestatie!

Jean-Marie raakte als passagier zwaar gewond tijdens het dramatische ongeval waarbij Frans Vanderschrick in 1952 om het leven kwam. Hij draagt er tot op het heden nog steeds de gevolgen van.

Jean-Marie Stas leeft en werkt heden als beeldhouwer en verzamelaar van oude motoren te Limal.

Frans VANDERSCHRICK

Frans Vanderschrick (1905 – 1952) was één van de beroemdste Belgische wegracekampioenen ooit; boegbeeld en onbetwistbare leider in de zijspanklasse. Meer dan een halve eeuw na zijn overlijden prijkt zijn naam nog steeds bovenaan de lijst van de beste Belgische zijspan wegracepiloten.

Frans Vanderschrick was fabrikant van de fameuze zijspancombinaties, Précision en Aiglon, onvermoeibaar piloot van regelmatigheidsproeven en enduro-wedstrijden maar verwierf de meeste faam als zijspancoureur. Acht maal behaalde hij de Belgische kampioenstitel in de zijspanwegrace, brons won hij in het eerste wereldkampioenschap zijspanracen (1949) en als kroon op het werk won hij goud in de Internationale Zesdaagse (I.S.D.T. - 1951).

(Zie boek: 'The Continental Circus – de jaren August Goffin')

Georges ROZEZ

Vanaf 1956 tot 1974 geraakte de Belgische zijspan-snelheidssport in verval en werden geen nationale kampioenstitels in deze klasse meer uitgereikt. Net in deze periode (tussen 1962 en 1974) verdedigde Georges Rozez onze nationale kleuren aan de top van de zijspancompetitie zowel in binnen als buitenland. Het spreekt voor zich dat hij heel wat nationale titels aan zijn palmares had kunnen toevoegen...

Gestart op een door August Goffin getunede Norton Manx zijspancombinatie schakelde hij in 1966 over op een B.M.W. Rennsport.

Georges Rozez nam aan niet minder dan twintig Grote Prijzen deel en eindigde als eerste Belg te Francorchamps in 1971, 1972, 1973 en 1974.

In 1981 zegde Rozez de zijspancompetitie vaarwel maar nam nog vaak deel aan demonstratie ritten. Georges Rozez houdt zich nog steeds bezig met oude motoren; hij is dan jaarlijks ook een zeer graag geziene deelnemer aan Moto Retro Wieze.

Jan Kerckhof.

MOTO RETRO WIEZE 20-21 septembre 2014.

Special RACING SIDE-CARS en présence de Georges Rozez et Jean-Marie Stas (*dimanche après midi*), le champion du monde 1975/76 Rolf Steinhausen (*à confirmer*) et d'autres vedettes du sidecar. Plusieurs side-cars de compétition anciens et il est très probable que Ewald Dahms amènera le ex-Max Deubel side-car d'usine BMW. Pour en savoir plus : www.motoretrowieze.be

AUGUSTE GOFFIN - 100 ans!

Le 23 Avril 2014, Auguste Goffin a eu 100 ans. Il est toujours bien en forme et en bonne santé!

Pour célébrer son anniversaire, Auguste sera honoré à Moto Rétro Wieze le dimanche 21 Septembre à 14h. Auguste sera présent avec le livre retraçant sa carrière de course et plusieurs machines de course de l'époque.

Jean-Marie STAS

Dès 1950, le jeune Jean-Marie Stas devint le passager de Frans Vanderschrick pour les épreuves de régularité et d'endurance mais aussi lors des épreuves de vitesse, on le fréquemment sur le sidecar du champion. Jean-Marie Stas était non seulement un excellent passager, mais aussi un mécanicien méticuleux.

Pendant les Six Jours Internationaux (ISDT) de 1951 en Italie, l'attelage de Frans Vanderschrick fut endommagé à deux reprises. Heureusement, Jean-Marie Stas effectua une réparation de fortune en un temps record afin qu'ils puissent éviter la pénalisation. Sur dix-sept équipages sidecars au départ, sept seulement obtinrent une médaille d'or, parmi eux Frans Vanderschrick et Jean-Marie Stas. Une performance digne de la plus grande admiration! Jean-Marie fut gravement blessé lors de l'accident tragique au cours duquel Frans Vanderschrick trouva la mort en 1952. Il en porte actuellement encore les conséquences.

Aujourd'hui Jean-Marie Stas vit et travaille en tant que sculpteur et collectionneur des motos anciennes à Limal.

Frans VANDERSCHRICK

Frans Vanderschrick (1905 – 1952) était l'un des champions Belges les plus célèbres jamais vus, figure de proue et maître incontesté du side-car. Plus d'un demi-siècle après sa mort il se trouve encore toujours en tête de la liste des meilleurs sidecaristes Belges de vitesse pure.

Frans Vanderschrick était fabricant des célèbres sidecars, Précision et Aiglon, bien connu comme pilote infatigable des grandes épreuves de régularité et d'endurance. Mais sa plus grande réputation, il l'acquit comme pilote de vitesse pure en sidecar. Huit fois, il gagna le championnat de Belgique, il remporta le bronze au Championnat Mondial de sidecars (1949) et pour couronner sa carrière il gagna l'or aux Six Jours Internationaux (I.S.D.T. - 1951).

(livre : *'The Continental Circus – les années Auguste Goffin*)

Georges ROZEZ

Dès 1956 à 1974, la compétition sidecar en Belgique était sur le déclin et aucun titre national n'était décerné dans cette catégorie. Précisément pendant cette période (entre 1962 et 1974) ce fut Georges Rozez qui défendait notre honneur en sidecar au plus haut niveau en Belgique et à l'étranger. Il est clair qu'il aurait pu ajouter de nombreux titres nationaux à son palmarès...

Après avoir débuté sur une Norton Manx, préparée par Auguste Goffin, il passa à un attelage B.M.W. Rennsport à partir de 1966. Georges Rozez participa à pas moins de vingt Grand Prix et fut le premier Belge à Francorchamps en 1971, 1972, 1973 et 1974.

Rozez abandonna la compétition en 1981, mais continua à se produire lors de démonstrations.

A l'heure actuelle Georges Rozez s'occupe encore toujours des motos anciennes et chaque année, il est un participant bienvenu à Moto Rétro Wieze.

Jan Kerckhof.

Veldkantrondrit op 20.07.2014.

Voor de vierde keer hebben we ons ingezet om een road book rondrit samen te stellen van een tachtigtal kilometers vanuit Grimbergen.

Na het omzeilen van verboden richtingen en wegeniswerken hadden we een rondrit die ongewild voor de deur van het Sportcentrum van Defensie in Duisburg kwam.

Voor de prijs van een kom mosselen in onze feesttent heb ik van de weersvoorspellers een aanvaardbaar weertje gekregen. De regendruppels vielen toen we op een terras zaten in Duisburg.

Voor wie niet graag op road book rijdt : naar jaarlijkse gewoonte neem ik, een half uur na startuur, de kop van een groep en moet je enkel nog volgen.

Volgend jaar jij ook?

Alfons.



Veldkantrondrit du 20.07.2014.

Pour la quatrième fois, nous avons concocté une balade d'environ 80 km avec road book au départ de Grimbergen.

Après avoir contourné les sens interdits et les travaux de voirie, nous avons obtenu une balade qui nous conduits, sans le faire exprès, devant l'entrée du Centre Sportif de la Défense à Duisburg.

Pour le prix d'un plat de moules sous la tonnelle, j'ai pu obtenir des prévisions du temps acceptables de la part des météorologistes. Quelques gouttes de pluie sont tombées alors que nous nous trouvions à une terrasse à Duisburg.

Pour ceux qui n'aiment pas rouler sur base d'un road book : c'est devenu une habitude, chaque année, une demi-heure après le départ, je prends la tête d'un groupe et il suffit de suivre.

A l'année prochaine ?

Alfons.



De Tweetaktmotor.

Een tweetaktmotor (ook: tweeslagmotor) is een zuigermotor (een type verbrandingsmotor) die arbeid levert bij elke neergaande beweging van de zuigers in de cilinders. Dit in tegenstelling tot een viertaktmotor waar de zuigers arbeid leveren bij elke tweede neergaande beweging.

Algemeen principe.

Ruwweg kan een tweetaktmotor met een viertaktmotor vergeleken worden. Met dit verschil dat wat bij een viertaktmotor gescheiden is in de tijd, bij een tweetaktmotor is gescheiden in de ruimte. Het carter neemt gedurende de helft van de tijd de rol over van de cilinderruimte. Dit geeft direct het nadeel van dit type motor weer: het carter kan niet gebruikt worden voor de smering. Men heeft andere smering nodig, onder andere mengsmering (mengen van brandstof met olie). Het voordeel van de tweetaktmotor is dat in dezelfde tijd meer arbeid verricht wordt. Het vermogen is voor dezelfde massa ook groter, of anders uitgedrukt (meestal belangrijker) een tweetaktmotor kan bij een kleinere massa hetzelfde vermogen leveren als een viertaktmotor.

Toepassingen.

Tweetaktmotoren op benzine werden veel toegepast bij voertuigen waarvan het vermogen belangrijker is dan het brandstofverbruik of indien eenvoudiger onderhoud gewenst is : als aandrijving van racemotoren, racekarts, crossmotoren, brommers, buitenboordmotoren, grasmaaiers en dergelijke. Bij deze toepassingen wordt wat smeerolie door de brandstof gemengd (mengsmering), omdat de inwendige delen van de motor niet over een eigen smeerolietoevoer beschikken.

De meeste grote dieselmotoren die worden gebruikt voor aandrijving van zeeschepen werken eveneens volgens het tweetaktprincipe. Dit type motor wordt ook toegepast in o.a. aggregaten,

dieselhydraulische en dieselelektrische locomotieven en is in de Verenigde Staten populair voor de aandrijving van vrachtauto's.

Tegenwoordig hebben bijna alle auto's en motoren geen tweetakt- maar een viertaktmotor.

Werking.

Tweetaktbenzinemotor.

De werking van een tweetaktmotor berust op hetzelfde principe als de vierslag- of viertaktmotor, maar het proces is anders. In plaats van vier 'slagen', heeft de tweetaktmotor maar twee 'slagen', waarin deze hetzelfde doet als de viertaktmotor.

Bij een viertaktmotor wordt een mengsel van benzine en lucht in de cilinder gebracht (hiervoor wijkt de zuiger, die daarmee zijn aanvoerslag maakt). Het mengsel wordt samengedrukt (de compressieslag) door de zuiger, die hiervoor weer terug in de cilinder schuift. Dan is er een ontsteking die voor een explosie zorgt, die de zuiger wegduwt (die daarmee de arbeidsslag maakt). Tot slot worden de uitlaatgassen naar buiten gedreven door de zuiger die weer naar binnen komt (de afvoerslag).

De tweetaktmotor heeft alleen maar een arbeidsslag en een compressieslag (*zie werking schema eerder in dit blad*).

De meeste tweetaktmotoren hebben geen kleppen maar een uitlaatpoort. Het instromen van de verse lucht geschiedt door middel van spoelpoorten onderaan de cilindervoering die in verbinding staan met de carburateur. Op het moment dat de zuiger zich bovenin de cilinder bevindt en deze naar beneden beweegt, zal op een gegeven moment de uitlaatpoort opengaan (ca. 30 graden voor bodem) en zullen door de zuiger zelf de spoelpoorten geopend worden. En steeds opnieuw wordt er benzine aangezogen.

De spoelpoorten en uitlaatpoort dienen elkaar te overlappen qua opening (net zoals de klepoverlap bij een viertaktmotor). Dit ten behoeve van de koeling en de spoeling van de cilinder.

Om een goede spoeling en koeling van de cilinder te krijgen moet de spoelluchtdruk hoger zijn dan de atmosferische druk (1 bara) (= bar absoluut). Dit wordt bereikt door compressor (gas) te koppelen aan de uitlaat van de motor, zodat de spoelluchtdruk door middel van een luchtcompressor omhoog kan worden gebracht tot ca. 3 – 5 bar.

Als de zuiger voorbij zijn onderste dode punt (ODP) is, worden in dezelfde krukstand (dus bijv. 20 graden na ODP) de spoelpoorten gesloten waarna de uitlaatpoort ook gesloten wordt. Nu kan de effectieve compressieslag beginnen.

Het draaiende vliegwiel zal de zuiger verder doorbewegen waardoor compressie plaatsvindt en als de zuiger in het bovenste dode punt (BDP) is begint de verbranding van de brandstof.

Over het algemeen zijn tweetaktmotoren even krachtig als viertaktmotoren met grotere cilinderinhoud, doordat bij hetzelfde aantal cilinders er twee keer zoveel arbeidsslagen (verbrandingen) plaatsvinden bij een gegeven toerental. Een tweetaktmotor is echter minder efficiënt met brandstof, dus het verbruik is hoger.

De tweetaktmotoren op racemotoren, crossmotoren en brommers zijn zeer hoogtoerig. Zij hebben bovendien een veel smaller toerenbereik waarbinnen het maximale vermogen wordt ontwikkeld dan een viertaktmotor. Doordat deze powerband zo smal is, is het belangrijk dat de motor binnen dat toerental draait om optimaal te kunnen profiteren van het vermogen. Daardoor vergt een tweetaktmotor nauwkeuriger schakelen.

De powerband wordt voor een groot deel beïnvloed door de uitlaat. Daardoor moet de uitlaat van een tweetaktmotor aan speciale eisen voldoen. Op de meeste moderne tweetaktmotoren zit een expansie-

uitlaat. Deze uitlaat veroorzaakt een drukgolf die tegendruk biedt aan de motor waardoor er minder onverbrand mengsel weg kan lekken. Vroeger werden er uitlaten met schotten gebruikt om tegendruk te creëren; deze werken echter minder goed dan een expansie-uitlaat.

De terugloopuitlaat die vaak op scooters zit, is ook een expansie-uitlaat en het teruglopen van de demper is er alleen omdat de uitlaat anders te ver uit zou steken. Het teruglopen biedt verder geen extra vermogen.

Tweetaktmotoren komen op motorfietsen steeds minder voor, omdat ze veel slechter voor het milieu zijn doordat ze olie verstoken. Doordat er doorgaans geen kleppen zijn, kan er ook nog goed brandstofmengsel via de uitlaat weglekken. Zo is in de bekendste motorwegwedstrijdklasse, de Moto GP (Moto Grand Prix) de regel ingevoerd dat een tweetakt maximaal 500 cc cilinderinhoud mag hebben en een viertakt maximaal 990 cc. In 2007 is dit teruggevoerd van 990 cc naar 800 cc motoren. Daarom is er op dit moment geen MotoGP-team meer die een tweetaktmotor gebruikt omdat een viertakt 800 cc het wint van een tweetakt 500 cc.

Bij bromfietsen zijn benzine-injectietechnieken in opkomst. Door deze technieken wordt het verbruik van olie ook verminderd; ze worden echter nog niet op grote schaal toegepast op motoren met een grotere cilinderinhoud. Wel wordt er nog wat onderzoek naar gedaan, maar het lijkt er op dat tweetakt in de niet al te verre toekomst onmogelijk zal worden en dus zal verdwijnen. Nu al zijn moderne Aprilia RS125-motoren “geknepen” om aan de emissie-eisen te voldoen. In 2001 stopte de productie van RS250-motoren omdat Aprilia geen mogelijkheden meer zag om deze motor aan de emissie-eisen te laten voldoen.

Ook wordt het gewichtsverschil tussen viertakt- en tweetaktmotoren steeds kleiner. Dit is duidelijk te zien in de motorcross-sport waar nog steeds tweetaktmotoren worden gebruikt vanwege het lagere gewicht.

Veel rijders stappen over op viertakt omdat het gewichtsverschil steeds kleiner wordt, omdat een viertaktmotor een bredere powerband heeft en vanwege de grotere kracht bij lage toerentallen.

Tweetakt dieselmotor.

Tweetakt dieselmotoren komen vooral voor in vrachtwagens, schepen, elektriciteitscentrales en diesellocomotieven. Meestal zijn deze motoren op schepen langzaamlopers. Ze zijn krachtig en kunnen het schip snel en goed voortbewegen bij relatief lage toerentallen (95-300 omwentelingen per minuut). Tweetaktmotoren met zware stookolie als brandstof kunnen tot 100 MW (ca. 130 000 pk) aan vermogen leveren.

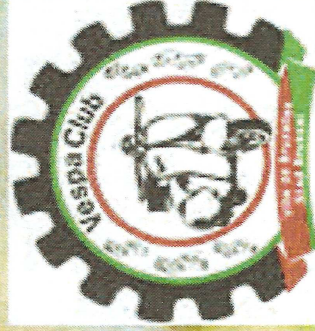
De brandstoftoediening van een grote tweetaktdieselmotor geschiedt (op 'oudere' modellen) met een hogedruk brandstofpomp die aangedreven wordt door de nokkenas. Maar met de laatste technologieën, zoals common-rail, wordt de brandstof onder constante hoge druk gehouden (tot 1000 à 2000 bar – voor een goede menging met de lucht in de cilinder) en ingespoten door het openen van een hydraulische klep. Zo kan de tijd van inspuiting precies geregeld worden en kan – indien nodig – één of meerdere cilinders helemaal afgesloten worden van de motor.

De Duitse firma Junkers maakte in de 1930-er jaren tweetaktdieselmotoren voor gebruik in vliegtuigen; tot in de 21ste eeuw maken deze indruk met hun zeer hoog rendement. Zoals vele scheepsdiesels hadden ze dubbelwerkende cilinders, d.w.z. in elke cilinder zaten twee zuigers die in tegenfase bewogen. Dit principe wordt terug toegepast, op kleine schaal weliswaar, in een Engelse motor.

Bron : <http://www.autowiki.nl>

RALLYE DU VESPA CLUB BRUXELLES/BRUSSEL

28/09/2014



1999



2014



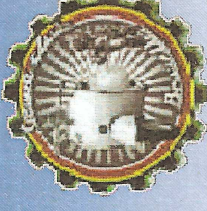
VOIR VERSO - ZIE KEERZIJDE



RALLYE VESPA CLUB BRUXELLES

Dimanche - Zondag 28 Septembre 2014

Rassemblement - Bijeenkomst- Lunch Garden



Av. Charles Quint 560 - Keizer Karellaan 560 –1082 Berchem-St-Agathe

PROGRAMME- PROGRAMMA

8H30 à 9h30: accueil/ontvangst- Petit déjeuner/ontbijt (1 Ticket/1 Bon)

9h45 à 14h00: Départ/Vertrek + arrêt graissage/drankstop (1 Ticket/1 Bon)

14h à 15h: Restauration/Restauratie « Lunch Garden » (1 Ticket/1Bon) + Souvenir/Aandenken (1 Ticket/1 Bon)

15h à 16h: Petite balade/Kleine rit

16h à 17h: Café/Tarte– Koffie/Taart (1 Ticket/ 1 Bon) « Lunch Garden »

Prix/Prijs: - 25€ - Réservation Obligatoire avant le 28/08 - Reservatie Verplicht ten laatste 28/08

Le payement fait office de réservation - Enkel de betaling geldt als reservatie

Compte/Rekening Vespa Club Bruxelles: BE21 210-0288332-03

Maximum 130 personnes/130 personen



info@vespaclubbruxelles.be

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.



GEZOCHT

RECHERCHE

Cherche carburateur GURTNER type A, AMAL 74/022 ou
AMAC 30MYPJ collet diamètre 25,4 alésage 19 mm.

R. PARTOUNS, Tel. 0476 454 457

A G E N D A



RUILBEURZEN - BOURSES

16- 17/08/2014	Autotron ROSMALEN (NL) Oldtimerbeurs auto,moto,brommers	www.oldtimerbeurs.net
17/08/2014	WERVIK Rassemblement d'anciennes et bourse d'échanges auto-moto-camion-tracteur	www.oldtimermeeting.be Tel. 056.31.33.38
07/09/2014	Beurs WELLEN Daalstraat, 3832 Ulbeek	www.bromfietstreffenwellen.tk Tel. 012.74.40.74
07/09/2014	Bours-Beurs CMB Sportcentrum Defensie Hertswegestraat 61 Duisburg	Tel. 02.660.59.68 Tel. 0477.310.802
13/09/2014	Oldtimer Motorbeurs Parochiezaal Sint Jan Denefstraat, 15 2275 GIERLE	dirk.eelen@gmail.com Tel. 03.311.75.26
20- 21/09/2014	Moto Retro WIEZE Thema : sidecars	www.motoretrowieze
04- 05/10/2014	Malmedy Oldtimer Bourse Auto-moto-tracteur Malmedy Expo	e-mail : oldtimerdejardin@hotmail.com Tel./fax : 080.33.91.45
05/10/2014	Retrobeurs WACHTEBEKE Jules Persijnplein	Tel. 054.50.14.46
19/10/2014	Motoretro FLEMALLE Ecole l'Envol Rue du Herdier 6 4400 Flemalle	www.motoretro.be Tel. 0473.40.97.97
26/10/2014	Moto retro LEUVEN Brabant	Tel. 0475.58.08.87
01- 02/11/2014	Beurs + Expo Militaire moto's Fabriekspand Veldstraat 59 ROESELARE	www.veteraanmotorenhoutland.be
08- 09/11/2014	Ruilbeurs OMC HERSELT 2230 Blauberg - Herselt	Tel. 0499.67.30.44

15/11/2014	LOMC beurs (pre-1965) Don Boscostraat 6 Houthalen Helchteren	www.LOMC.be Tel. 0475 24 79 94
22/11/2014	Oldtimerbeurs BroMo Kreidler - Zündapp Voetbalterrein Hoogton 5 2260 Westerlo	info@marcomartinez.be
07/12/2014	Retro Moto Beurs Stadsfeestzaal Demervallei 14 AARSCHOT	www.retromotoaarschot.be Tel. 015.22.55.84
13/12/2014	Oldtimerbeurs RANST Domein Moervelden	www.vetfrakken.be
	Elke 2 ^e zondag van de maand “koffie en karossen” Kofferbakverkoop “in de fortuin” gemeenteplein Kontich. Van 10u tot 12u.	www.reKup.net/link/AMC-Contich

TREFFENS - CONCENTRATIONS

16- 17/08/2014	Retrofolies de SPA Plus de 1000 véhicules anciens dans la ville (auto, moto, solex,...)	www.retromobileclubdespa.be Tel. 087.79.53.53
17/08/2014	7830 SILLY MC Vieux Moulin de Mauvinage rassemblement de véhicules anciens (auto, moto, sidecars, militaires)	Tel. 068.56.85.83 après 18 h Tel. 068.56.85.90
17/08/2014	D'Oude Glorieën Selsaete Oldtimerrit moto + brommers Kerkstraat 64 A ZELZATE	Tel. 09.345.08.86 na 19.30 uur
17/08/2014	WERVIK Rassemblement d'anciennes et bourse d'échanges auto-moto-camion-tracteur	www.oldtimermeeting.be Tel. 056.31.33.38
23/08/2014	IEPER Marktplaats Oude Klepper Parade pré-1920	Info : ronald.florens@skynet.be Tel. 0474.91.20.34
27- 31/08/2014	Tour de Provence Motos d'avant 1945	http://motoclubsenas.com
30- 31/08/2014	Historic Motos Ardennais Pré-1990 à Jéhonville	www.motorclubchevy.be Tel. 0497.14.84.10
31/08/2014	BMW Classic Tour (jaren'70 + 2-kleps) ANDENNE	Hans Crabbe : Tel. 052.35.99.25 www.BMWclassictour.be
06/09/2014	WUUSTWEZEL oldtimertreffen Zandberggrun (auto + moto)	Tel. 03.669.73.56 www.zandberggrun.be
07/09/2014	Moto Retro Famenne Ardenne Balade d'Automne Motos pré 1960	www.mrfa.be Tel. et fax : 084.32.22.84 Gsm 0498.31.53.38
07/09/2014	Klakvelotreffen pré-1940	info@veteraanmotorenhoutland.be

07/09/2014	27ste internationaal bromfietstreffen te Wellen 2 rondritten door de mooie Haspengouwse natuur	www.bromfietstreffenwellen.tk Tel. 012.74.40.74
14/09/2014	International classical transport meeting Blauwbuik toerit EKSAARDE	oldtimerke @gmail.com Tel. 0477.21.79.85
21/09/2014	Oldtimerrit GULLEGEM	6volt@hotmail.be http://www.oldtimerrit.blogspot.be/
21/09/2014	Veteranentreffen pre-1975 OOSTENDE Wapenplein	www.veteranentreffenoostende.be
28/09/2014	Rallye Vespa Club Bruxelles	info@vespaclubbruxelles.be

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

16- 17/08/2014	Antwerp Expo American Stars on wheels Auto + moto	www.americanstarsonwheels.com
20- 21/09/2014	Moto Retro WIEZE Thema : sidecars	www.motoretrowieze
01- 02/11/2014	Beurs + Expo Militaire moto's Fabriekspand Veldstraat 59 ROESELARE	www.veteraanmotorenhoutland.be

COMPETITION CROSS TRIAL CIRCUIT

23- 24/08/2014	Belgian Classic TT GEDINNE	www.crbm.be Tel. 0486.91.22.00
-------------------	-------------------------------	--

RACING INFO :



CRMB Classic Racing Motorcycles
Belgium

www.crbm.be

info@crbm.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 of E-mail doorgegeven.

Zoekertjes en informatie voor onze kalender wordt liefst tweetalig opgestuurd.

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

Les annonces et les informations pour le calendrier sont à envoyer 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 eerste vrijdag van de maand / le 1^{er} vendredi du mois:

Café Le Maes - Rue Léopold Premier, 4 - 1020 Laeken

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 Champion, 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 Ifterbeek 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 !