

vzw CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM

ASBL

v.u. Verzetstraat/Rue de la Résistance 28 e.r.
1090 Jette

Tweemaandelijks tijdschrift – Revue bimestrielle.

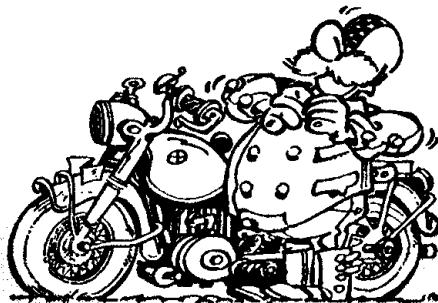
Januari-Februari/Janvier-Février 2016

Numéro **350^{ste}** nummer

Verzending -expédition : Postkantoor Libramont

Jumelé avec Affilié à

Verbroederd met Aangesloten bij
VMCC South Wales FBVA-BFOV
AMCA Europe



*Beurs Roeselare 7 nov. 2015
Moto Triumph & sidecar Watsonian*

CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM



MAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VOOR LIEFHEBBERS VAN
VETERAANMOTORFIETSEN

REVUE MENSUELLE DES AMATEURS
DE MOTOCYCLES 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 **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 jusqu'au 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 éventuellement numéro d'affiliation.

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

INTERNET

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

Le petit mot du Président.

Causerie de ceci, cela et autres choses.

Communiqué de la Défense : "Alerte niveau 4, nous ne pourrons vous recevoir au Centre Sportif de la Défense à Tervueren demain après-midi. Le Centre ferme et sera inaccessible jusqu'à la levée de l'alerte. Désolé pour ce contretemps, au revoir."

Chers ami(e)s,

C'est par ces mots que j'ai appris le samedi à 16 h que notre Assemblée Générale prévue le lendemain n'aurait pas lieu.

Grosse frustration. Devoir prévenir nos "relais" par téléphone ou e-mail. Cela, c'est la théorie, car nombre de membres ne donnent pas leurs numéros ou en changent sans prévenir le Club, idem en ce qui concerne les adresses électroniques. Je suis défenseur de la vie privée. Je comprends parfaitement que l'on n'ait pas envie de se faire déranger, souvent au moment où cela convient le moins, ni de vouloir consulter toutes les 5 minutes les tablettes, des fois qu'on aurait cherché à établir un contact ou laisser un message.

Tout cela pour vous dire que nous n'y sommes pour rien, mais que nous nous excusons auprès des membres qui se sont dérangés pour rien, ont perdu leur après-midi et parcouru des kilomètres inutilement.

Notre Assemblée Générale pourra finalement se tenir le 10 janvier 2016, cela bouscule nos plans et projets, mais devant mauvaise fortune, nous plions l'échine et continuons notre chemin. Nous aurons les mêmes agendas et rien ne devrait changer, la preuve en fut donnée à la réunion du premier vendredi (de décembre) à Laeken, où beaucoup de membres sont venus aux nouvelles.

J'ai une triste nouvelle pour les anciens des "9 Provinces" d'antan. Barbara, l'épouse de John Morris, est décédée il y a 15 jours à Cardiff, d'une tumeur maligne au cerveau. Les condoléances furent transmises au nom du C.M.B.

Nous étudions des parcours pour 3 rallyes C.M.B. cette année, peut-être conjointement avec d'autres associations. Pas évident, il n'y a que 20 WE hors période de vacances scolaires et tous les organisateurs lorgnent vers les mêmes dates, c'est un choix individuel et qualificatif... Oué ? et la météo, les Communions et autres joyeusetés qui arrivent immanquablement. Là je suis gentil, ...

J'ai laissé le prétexte de la moto (en panne?) au vestiaire !

Le Comité souhaite à tous les membres et à tous ceux qui nous liront une bonne et heureuse année 2016, avec une météo conforme à nos souhaits et des routes sans soucis.

Bonne et heureuse année. Restez prudents.

Paul Saint-Mard,

Président.



Bonne et heureuse année.

Het woordje van de Voorzitter.

Van ditjes, datjes en andere zaken.

Bericht van Defensie : "*Dreiging niveau 4, we zullen u morgen namiddag niet kunnen ontvangen in het Sportcentrum van Defensie te Tervueren. Het Centrum wordt onmiddellijk gesloten en dit voor de totale duur van de dreiging. Het spijt ons. Tot ziens.*"

Beste vrienden en vriendinnen,

Dit wat het bericht dat ik de zaterdag om 16 uur ontvangen heb, dat onze voorziene Algemene Vergadering 's anderdaags niet kon doorgaan. Grote frustratie, genoodzaakt zijnde de leden per telefoon of e-mail te moeten verwittigen. Die is theorie. Talrijke leden delen hun telefoon nummer of e-mailadres niet mede, of vergeten de wijzigingen mee te delen aan de club. Ik ben een voorstaander van de privacy. Ik begrijp goed dat iedereen niet graag gestoord wordt, vaak op het ongepaste moment, en ook niet alle 5 minuten zijn computer of tablet raadpleegt op zoek naar een eventueel contact of bericht. Dit alles om u te zeggen dat we niet verantwoordelijk zijn voor dit ongemak, maar niettegenstaande bieden wij onze verontschuldigingen aan de leden die zich verplaatst hebben en aldus hun namiddag verloren hebben en nutteloze kilometers gereden hebben.

De Algemene Vergadering zal eindelijk kunnen plaatsvinden op 10 januari 2016, dit was zo niet gepland, wij hadden geen andere keuze dus moeten we ons hiermee verzoenen. De agenda blijft ongewijzigd, en alles blijft zoals het is. Trouwens zijn er talrijke leden komen informeren op de vergadering van de eerste vrijdag (van december) in Laken.

Ik heb droevig nieuws voor de anciens van de "9 Provincies" van destijds. Barbara, de echtgenote van John Morris, is twee weken terug aan een kwaadaardige hersentumor te Cardiff overleden.

De C.M.B. heeft haar deelneming betuigd.

We zijn het parcours voor 3 in 2016 geplande C.M.B. rally's aan het verkennen, misschien in samenwerking met een andere club te organiseren. Niet evident, er zijn buiten de schoolvakantie maar 20 weekends vrij, en alle organisatoren hebben dezelfde data in het vooruitzicht, dit is een individuele en bijzondere keuze... En dan nog, het weer, De Plechtige Communies en andere vrolijkheden die er nog bij komen. En daarin blijf ik nog braaf. Ik heb het voorwendsel van de (defecte) motor in de kleerkast gelaten.

Het Comité wenst aan alle leden en lezers een gelukkig en voorspoedig Nieuwjaar 2016, even als een gunstige meteo en wegen zonder zorgen.

Rijdt voorzichtig.

Paul Saint-Mard,

Voorzitter.



Beste Wensen.

Greetings from The Vintage Motor Cycle Club

Our best wishes to all members of your Club. Many of our members like to visit other countries and see, and if possible take part in, motor cycling events. If you are able to inform me about your program for 2016, I can inform our members. They will then be able to plan their holidays and it is possible some will visit you. In 2015 we had many visitors from our affiliated clubs all over the world.

Our own members enjoyed visits to a number of countries, and tell me that they were received in a very friendly way. Affiliated Members of clubs all over the world now add up to over one hundred thousand and every one will be welcome in the U.K.

The facilities of our well stocked shop www.vmccshop.com and our library library@vmcc.net are available to your members at the same prices as to our own members. It is always my pleasure to help affiliated members in finding information and also in finding elusive parts. I hope our journal continues to reach you each month. I like to receive photographs of your events and your news and will try to include this in our journal. If you have not given me an Email address could you if possible please send me one as this is a much quicker way for me to contact you and far less expensive than using the postal service. Do not hesitate to contact me if I can help in any way.

Eric Londesbrough,

V.M.C.C. Overseas Clubs Liaison and Affiliation Officer,

The Meadows, Orchard Close, Dalton-on-Tees, DL2 2PY. U.K.

eric.londesbrough@gmail.com

Le petit mot de la Rédaction

Chers amis et amies,

Je tiens à remercier tous ceux qui ont participé à la rédaction de notre revue, soit par l'envoi d'articles, ou de photos accompagnées de quelques mots. Un petit changement s'est opéré. Pour des raisons économiques, le Comité a décidé de passer de 10 à 6 revues par an. Ceci en raison des frais de port, des frais d'impression,....

L'année précédente, Fons Deborger avait organisé une balade à Terneuzen. Ceci peut être répété, mais à l'initiative des membres du Club. Quant à d'autres actions, pour lesquelles il y a une demande, telles que soirées mécano, balades, discussions techniques,... j'estime que cela devrait pouvoir se faire, mais sachez que certaines communes ont des règlements assez restrictifs quant à l'organisation de telles manifestations. Il faut toujours tenir compte de la réglementation en matière de permis d'environnement, même pour le garage et le nombre de véhicules qu'on peut y garer.

La nouvelle année nous apporte un nouveau règlement d'immatriculation des cyclomoteurs et quadricycles. Tout ce qui se trouve sur la route devra être immatriculé : voir A.R. du 18.11.2015. J'en cite l'essentiel : il sera exigé :

1. Une attestation ou un certificat de conformité pour les vélomoteurs produits après 1974. En l'absence de celui-ci, il pourra être remplacé par une attestation de perte délivrée par la police locale.
2. Une attestation d'année de construction délivrée par la F.B.V.A.

Tous ces documents avec la demande d'immatriculation estampillée par l'assurance seront présentés à la Poste. Je vous souhaite bonne chance...

Devant cette année nouvelle, permettez-nous de vous présenter nos meilleurs vœux pour l'an nouveau.

Marie-Henriette et Jacques Bastiaens

Het woordje van de Redactie.

Beste vrienden en vriendinnen,

Ik houdt eraan, iedereen te bedanken, die bijgedragen heeft aan ons ledenblad, door het inzenden van artikels , of van foto's met een woordje uitleg erbij. Om financiële redenen heeft het Bestuur beslist om van 10 naar 6 verschijningen per jaar over te gaan. Dit omwille van de stijgende kosten m.b.t. drukwerk en verzending.

Verleden jaar had onze vriend Fons Debborger een rit naar Terneuzen georganiseerd. Dit kan herhaald worden, maar op initiatief van clubleden.

Betreffende andere activiteiten, waarvoor er vraag is, zoals sleuteldagen of avonden, ritten, technische besprekingen,... meen ik dat deze kunnen gebeuren, maar steeds moet men rekening houden met de plaatselijke milieu wetgeving, die soms heel beperkend kan zijn op het gebied van de garage zelf en het aantal geparkeerde voertuigen.

Het nieuwe jaar brengt ons een nieuwe reglementering betreffende de inschrijving van bromfietsen en lichte vierwielaars. Alle in het verkeer gebrachte machines zullen moeten ingeschreven worden : zie K.B. van 18.11.2015. Ik geef u het voornaamste.

Het volgende zal geëist worden:

1. Het gelijkvormigheidsattest of certificaat van overeenstemming en bij ontstentenis hiervan een attest van verlies of diefstal afgeleverd door de lokale politie, en dit voor voertuigen ingeschreven na 1974.
2. Een bouwjaarattest afgeleverd door de B.F.O.V.

Al deze documenten, vergezeld van het roze inschrijvingsformulier, voorzien van de stempel van de verzekering, worden bij de Post ingediend. Ik wens u veel geluk...

Wij wensen u het allerbeste voor het nieuwe jaar.

Marie-Henriette en Jacques Bastiaens

ASPECTS TECHNIQUES DU GRAND PRIX DE BELGIQUE.

2^{ème} partie.

Extrait de : MOTO MAGAZINE 24.07.1954 par André Bar.

Les moteurs.

Encore que les «carénages» n'aient pas permis d'y voir grand-chose, les moteurs restent, dans leurs grandes lignes, ce qu'ils étaient l'an dernier. Extérieurement bien entendu. On a cependant pu constater, à l'issue de l'épreuve, que ces mécaniques ultra-poussées - on tire maintenant près de 40 CV d'une 350 cc et 50 CV d'une 500 cc - se comportaient extrêmement bien. Chambres de combustion propres. Soupapes d'échappement brunies de-ci de-là, mais il fut très rare de trouver une chambre de combustion atteinte par une quelconque remontée d'huile. Ce qui, bien mieux que de longs discours, prouve à quel degré de perfectionnement on est arrivé en ce domaine pourtant parmi les plus délicats. A propos de chambres de combustion, rappelons que les carburants autorisés étaient respectivement l'essence commerciale à 76,9 d'octane et un mélange constitué de 75 % de cette essence et 25 % de benzol, l'un et l'autre pouvant être acquis au choix du concurrent. Pour les deux temps D.K.W., la proportion du mélange huile-carburant était de 1/16.

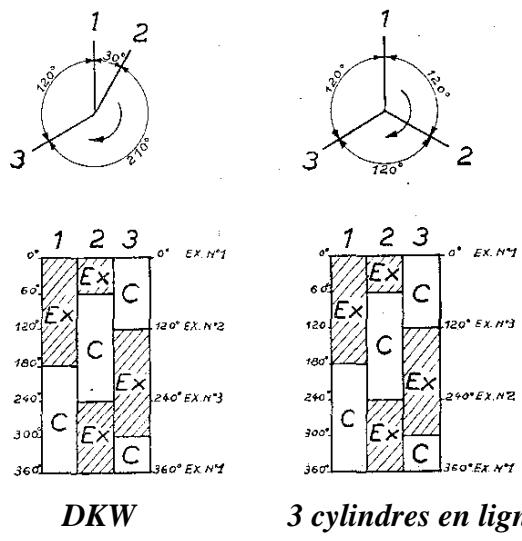
Pour en revenir aux moteurs, et si l'on avait pu soulever les panneaux cachant les flancs des Norton, on aurait cependant pu faire une découverte plutôt pittoresque.

Celle du volant, monté cette fois à l'extérieur - mais oui - côté transmission primaire. Pour que Joe Graig se soit résolu à pareille modification, lui qui exécutait si bien jusqu'à l'an dernier, les bâtis les moins larges du monde, il a fallu un concours de circonstances que l'on va rappeler succinctement. Il faut se souvenir pour cela, des cotes des monocylindres Norton de 1953. On avait alors 88 mm d'alésage et 82 de course pour le 500 cc, et 75 x 77 pour le 350 cc. Or, cette année, les types dérivés accusent respectivement 90 mm d'alésage et 78,4 mm de course pour le premier, tandis qu'on trouve pour le second 78 mm d'alésage pour 73 mm de course. Sérieuses différences comme on le voit. Tellement sérieuses - on s'en aperçoit en reportant ces cotes sur un bout de papier millimétré - que ces nouveaux moteurs, s'ils étaient restés dotés des deux classiques volants intérieurs, n'auraient

pu tourner : il y aurait eu contact mécanique entre le bas de la jupe du piston et lesdits volants, piston au point mort bas. Du même coup, le vilebrequin est ramené à un simple coudé, simple arbre manivelle, comme sur les «monos» de l'époque héroïque, et comme pareil moteur ne peut vivre sans volant, histoire de passer les points morts, celui-ci a dû être monté extérieurement, sur le demi-arbre côté transmission primaire. Cette modification profonde en a entraîné une autre. Pour faire face aux sollicitations subies par ce demi-arbre du fait de ce montage on le fait tourillonner à présent sur deux roulements à rouleaux, généreusement dimensionnés, l'amortisseur de transmission primaire restant toujours à la place que nous lui connaissons. Autre petite modification : le nouveau reniflard de carter, comportant une chambre à chicanes, montée en amont de la tuyauterie souple amenant les vapeurs d'huile à la chaîne secondaire.

Intriguant peut-être davantage le spectateur averti, le trois cylindres D.K.W., deux temps, a fait naître pas mal de questions. La disposition de ses cylindres en était la cause, Et, de prime abord, on est en effet amené à se demander comment, avec deux cylindres en ligne et un troisième, monté vers l'avant, à 90° des deux précédents, on obtient une régularité cyclique normale, c'est-à-dire, une succession régulière des explosions.

Après avoir rappelé qu'il s'agit d'un moteur ne comportant plus qu'un seul piston par cylindre, nous allons voir maintenant par quelle petite astuce on arrive à faire tourner rond, un moulin qui, au premier coup d'œil, semble peu disposé à la faire. Notre graphique montre le déroulement des « opérations » dans chacun des trois cylindres, à gauche pour le D.K.W., à droite pour un «trois en ligne».



A droite, le vilebrequin et le déroulement du travail dans un trois cylindres deux temps, en ligne. A gauche, en haut, le vilebrequin du trois cylindres D.K.W. En bas: grâce à la modification de la forme, on retrouve la même régularité cyclique que pour le montage de droite. Ex : explosion.

C : compression.

Voyons d'abord le croquis de droite. Chacun des manetons s'y trouve décalé de 120° (1, 2 et 3). Ceci donne, immédiatement en dessous et toujours à droite, l'ordre de marche 1 - 3 - 2, ce qui peut aussi s'écrire 3-2-1 ou 1-2-3 si l'on inverse le numérotation des cylindres. Passons aux deux croquis de gauche. Avec le cylindre n° 2 couché vers l'avant, à 90° par rapport aux deux autres, on n'obtiendra rien d'intéressant en maintenant la forme primitive du vilebrequin (celle de droite). Par contre, en décalant le maneton n° 2 de 90° en arrière, c'est-à-dire en l'amenant à 30° seulement (au lieu de 120°) du maneton 1, la situation se rétablit automatiquement. Voyons, en bas et à gauche, l'ordre de marche obtenu : il donne tout d'abord une impulsion motrice sur le vilebrequin, tous les 120° de rotation, comme pour le «trois en ligne» et ensuite l'ordre de marche 1-2-3, qui est exactement le même que tout à l'heure.

Ceci pour satisfaire la légitime curiosité du lecteur avide d'en savoir davantage, et qui montre combien les solutions apparemment compliquées, peuvent devenir très simples en réalité. Du point de vue pré-admission, il faut se souvenir que la forme du vilebrequin de gauche n'altère en rien le remplissage de chaque cylindre, chacun étant alimenté en effet par l'entremise d'un compartiment étanche, lui réservé dans le carter, comme sur n'importe quel deux temps.

L'allumage par batterie.

On sera certes étonné d'apprendre que quelques-uns parmi les engins tout à fait spéciaux et ultra-rapides dont nous nous entretenons étaient dotés de l'allumage, non plus par magnéto, mais bien par batterie.

Par batterie, sans dynamo.

S'il est relativement facile de monter dans un cadre une batterie capable d'alimenter le système d'allumage, sans l'assistance d'une dynamo, durant une heure ou deux, on ne comprend cependant pas pourquoi cette bonne vieille magnéto compte à présent un peu moins de supporters.

Il faut se souvenir, cependant, que son énergie électrique résulte uniquement de sa vitesse de rotation, c'est-à-dire d'une énergie mécanique.

En principe donc, plus une magnéto tourne vite, et plus elle «consomme» de puissance, au détriment du moteur. Avec les régimes

atteints à l'heure actuelle, on a pu ainsi s'apercevoir que, dans certains cas, la magnéto peut fort bien absorber pour son propre compte, de 2 à 3 CV. Or, sur un engin de compétition, c'est là un chiffre qu'on ne peut négliger. Avec l'allumage par batterie, par contre, l'énergie demandée par le système est celle qu'on consacre à l'ouverture des contacts du rupteur. Rupteur seul, et non plus monté en bout d'un induit soumis deux fois par tour, aux effets magnétiques de l'arrachement. Et c'est ainsi que l'allumage par batterie, «moins gourmand en puissance mécanique» que la magnéto, commence à faire la nique à ce bon vieux serviteur, rarissime également de nos jours, sur une machine de tourisme.

Ce qui prouve - une fois n'est pas coutume - que la machine de course peut, elle aussi, emprunter l'une ou l'autre solution aux motos «du catalogue ». Mais pas pour la même raison...

Et nous permet de conclure, avec un minimum d'amertume, cet exposé consacré à des mécaniques inabordables pour nous, non seulement par leur prix, mais aussi par leurs caractéristiques particulièrement «combattives».

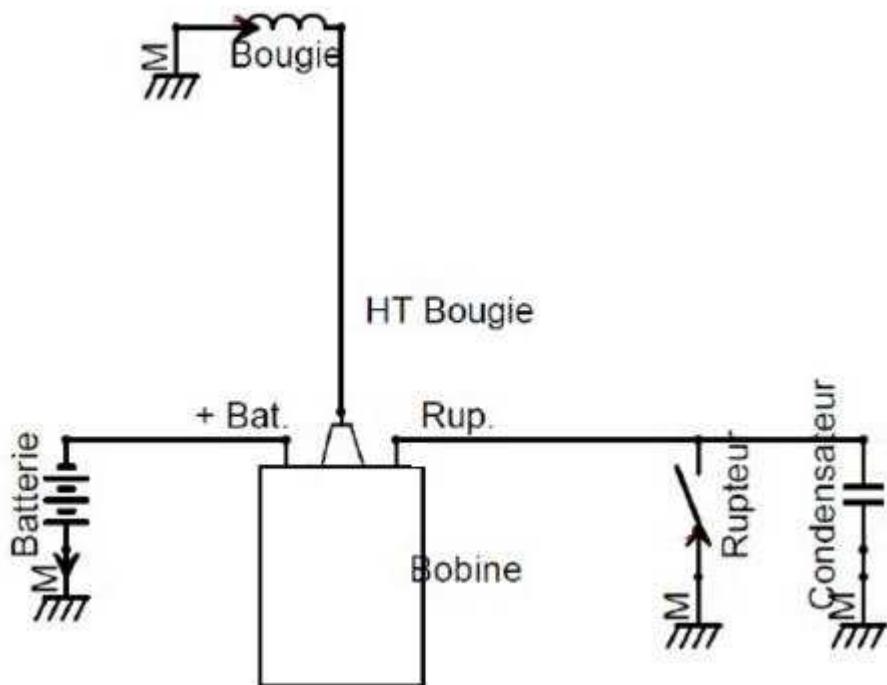


Schéma de principe de l'allumage par batterie

TECHNISCHE ASPECTEN VAN DE GROTE PRIJS VAN BELGIË 1954 (2^{de} deel).

Uit : MOTO MAGAZINE 24.07.1954 door André Bar.

De motoren.

Hoewel er door de bekleding niet veel te zien was, blijven de motoren in grote lijnen dezelfde als vorig jaar, uiterlijk natuurlijk. Men heeft na de verschillende proeven vastgesteld dat deze uiterst opgedreven machines nu zeer hoge prestaties leveren, zo bekomt men bijna 40 PK met een 350 cc en 50 PK met een 500 cc. De verbrandingkamers blijven netjes, met zo goed als geen opstijgende olie, de uitlaatkleppen worden lichtjes bruin. Dit is wel het bewijs dat de verbetering op dit delicate gebied uitstekend is.

Betreffende de verbrandingskamers, herinneren we eraan, dat de toegelaten brandstoffen beperkt waren tot respectievelijk de handelsbenzine met 76,9 octaan, en een mengsel van 75 % van deze benzine met 25 % benzol, beiden gebruikt naar keuze van de deelnemer. De DKW tweetaktmotoren maakten gebruik van een mengeling olie/brandstof in de verhouding van 1/16.

Terugkomend op de motoren, en hadden we onder de bekleding van de Nortons kunnen kijken, dan zouden we een eigenaardige ontdekking kunnen doen, namelijk het vliegwiel, buitenzijds gemonteerd, jawel langs de kant van de primaire overbrenging.

Hoe Joe Graig dergelijke wijziging aanvaard heeft, hij die tot vorig jaar steeds de smalste blokken ter wereld vervaardigde, is te wijten aan een samenloop van omstandigheden die we in het kort gaan verduidelijken. We moeten terugkomen op de maten van de Norton monocilinders van 1953. We hadden toen 88 mm boring en 82 mm slag voor de 500 cc en 75 X 77 voor de 350 cc.

Dit jaar, voor de afgeleide types, hebben we respectievelijk 90 X 78,4 voor de 500 cc en 78 X 73 voor de 350 cc. Dit is inderdaad een belangrijk verschil. Zo belangrijk (dat kan men waarnemen als men de maten op millimeterpapier overbrengen) dat deze nieuwe motoren niet zouden kunnen draaien, moesten ze uitgerust zijn met de twee traditionele inwendige vliegwielden : op het lage dode punt zou er een mechanisch contact geweest zijn tussen het onderste deel van de

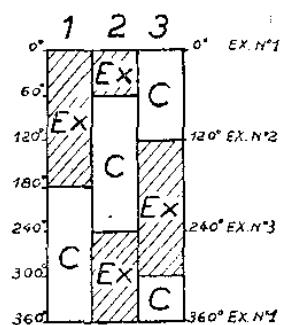
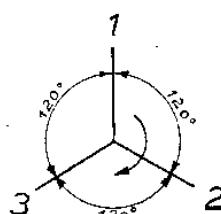
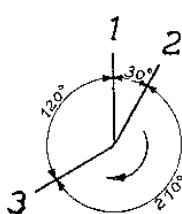
zuiger en de vliegwelen in kwestie. Zodoende wordt de krukas herleid tot een eenvoudige bocht, een eenvoudige kruk, zoals op de monocilinders uit de heroïsche tijden, en gezien zo'n motor zonder vlieg wiel niet kan draaien, een kwestie van de dode punten te overschrijden, moest het vlieg wiel wel aan de buitenkant gemonteerd worden, op de halve as, kant primaire overbrenging. Deze belangrijke wijziging bracht er een volgende. Om te kunnen weerstaan aan de druk uitgeoefend op deze halve as, laat men deze nu draaien op twee zware tonlagers terwijl de primaire overbrenging schokdemper steeds op dezelfde plaats blijft.

Nog een kleine wijziging : de nieuwe ontlastklep van het carter bestaat uit een kamer met absorbeerplaat, gemonteerd voor de soepele buis die de oliedampen op de secundaire ketting brengt.

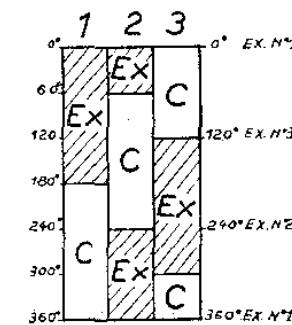
Meer intrigerend voor de ingewijde toeschouwer stelt de tweetakt drie cilinder DKW een aantal nieuwe vragen. Oorzaak hiervan is de opstelling van de drie cilinders. Op het eerste zicht kan men zich de vraag stellen : hoe is het mogelijk met twee cilinders in lijn en de derde op 90° horizontaal vooraan een normaal cyclus te bereiken, d.w.z. een regelmatige opeenvolging van de ontploffingen.

Vervolgens zullen we uitleggen hoe het mogelijk is dergelijke motor (met één enkele zuiger per cilinder) te doen draaien.

De afbeelding toont ons het verloop van de cyclussen in elk van de drie cilinders, links DKW en rechts de traditionele 3 cilinder in lijn.



DKW



3 cilinders in lijn

*Rechts, de krukas en het verloop van de cyclus in een tweetakt drie cilinder in lijn.
Links boven, de krukas van de DKW drie cilinder.*

Links beneden, dank zij de wijziging van de vorm bekomt men dezelfde regelmatige cyclus zoals die van rechts.

Ex : ontploffing

C : compressie

Laat ons eerst de afbeelding van rechts boven bekijken. Iedere drijfstangknop is 120° verschoven (1, 2 en 3). Dit geeft op de afbeelding onderaan rechts het verloop van de cyclus : 1-3-2, mag ook nog 3-2-1 of 1-2-3 indien men de nummering van de cilinders wijzigt. Laten we nu overgaan naar de twee afbeeldingen links.

Met cilinder 2, horizontaal naar voren, loodrecht op de twee anderen, bekomt men niets belangrijks met behoud van de oorspronkelijke vorm van de krukas (die van rechts). Daarentegen, door het verschuiven van drijfstangknop nr. 2 met 90° naar achter, d.w.z. dat deze op slechts 30° (in plaats van 120°) komt van drijfstangknop nr. 1, herstelt de stand zich automatisch. De bekomen cyclus wordt afgebeeld onderaan links : de krukas wordt in beweging gebracht, iedere 120° , zoals bij de klassieke 3 cilinder in lijn en vervolgens bekomt men het verloop 1-2-3, zoals daarnet.

Dit om aan de gerechtvaardigde nieuwsgierigheid van de leergierige lezer te voldoen, en het bewijs dat schijnbaar complexe oplossingen in werkelijkheid eenvoudig kunnen zijn.

Wat betreft de pre-inlaat, moet men weten dat de vorm van de linkse krukas absoluut geen invloed heeft op de vulling van elke cilinder vermits elke cilinder gevoed wordt door een gesloten ruimte in het carter, zoals voor iedere tweetakt motor.

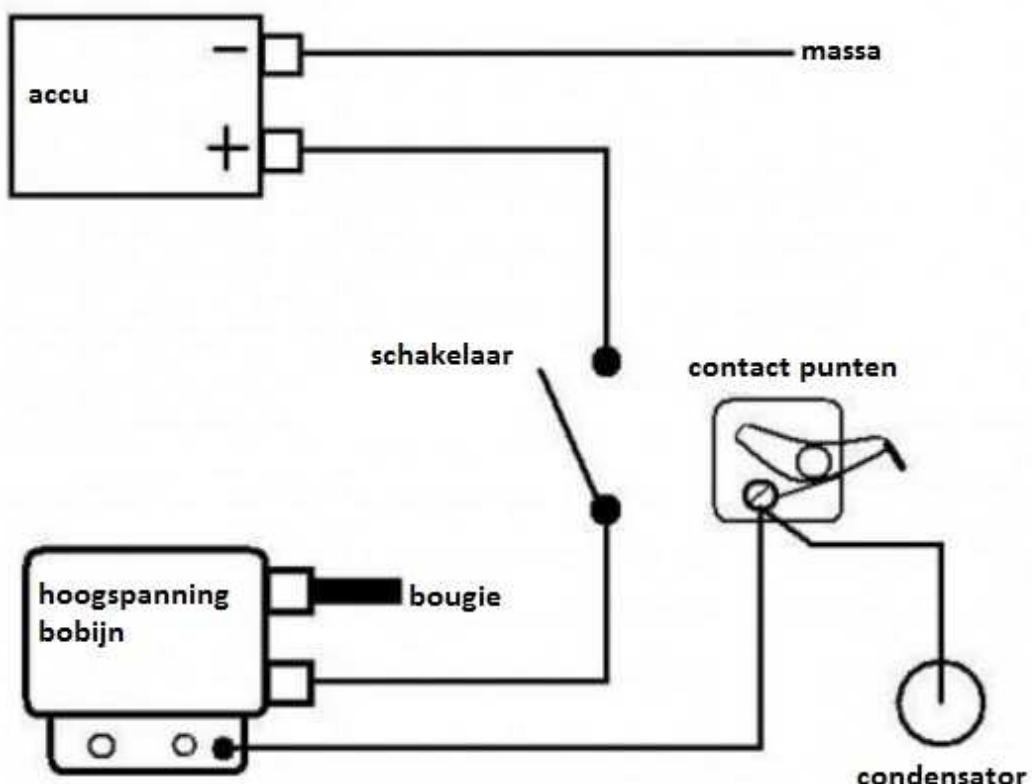
De batterijontsteking.

U zult waarschijnlijk verwonderd zijn bij het vernemen dat enkele van deze supersnelle en superspeciale machines waarover we het hebben vroeger voorzien waren van een magneto-ontsteking en nu uitgerust zijn met een batterijontsteking, zonder dynamo.

Alhoewel het zeer gemakkelijk is, in het raam een batterij te plaatsen, die de ontsteking kan verzekeren zonder hulp van een dynamo gedurende een a twee uren, desondanks begrijpt men niet waarom die goede oude magneto zijn supporters verliest. Onthouden we dat de elektrische energie van de magneto uitsluitend verwekt wordt door de draaisnelheid, d.w.z. een mechanische energie. In principe, hoe sneller de magneto draait, hoe meer hij mechanische energie absorbeert, ten nadele van de motor.

Met de heden bekomen motorsnelheden heeft men kunnen waarnemen dat sommige magneto's 2 a 3 PK voor eigen gebruik opslorpen. Op een koersmachine is dit niet te verwaarlozen.

Bij een batterijontsteking daarentegen is het energieverbruik beperkt tot deze die nodig is voor de opening van de contacten van de onderbreker. De onderbreker is niet meer gemonteerd op het einde van de as voorzien van een wikkeling die twee maal per draai de magnetische krachten moet overwinnen. De minder energie verbruikende batterijontsteking wordt stilaan veralgemeend, zowel op koers- als op toerismemachines. Dit bevestigt, en niet uit gewoonte, dat een competitiemachine ook eens gebruik kan maken van toepassingen bestemd voor het grote publiek. Maar niet om dezelfde redenen. We kunnen dit artikel, gewijd aan uiterst performante en (voor ons) onbetaalbare machines, allen maar met een beetje spijt afsluiten.



Schema batterijontsteking.

Onze lezers aan het woord...

Beste Jacques,

Graag had ik een paar dingen gezegd over mijn 1^{ste} jaar lid zijn van de CMB. Als ik de leden zag die aanwezig waren bij de uitgeregende vergadering begin dit jaar in Tervuren, zag ik een enorme verzameling van ervaring en kennis. Bijleren over oude motoren is dan ook een van de redenen waarom ik bij een klassieke motoclub gegaan ben. Helaas is vrijdag avond nooit mogelijk voor mij wegens andere verplichtingen. En zelfs moet het mogelijk zijn, om 20 uur is het 10 maanden per jaar donker in België, dus om dan met de 6v lichten door Brussel te rijden is het niet aangeraden. Andere club bijeenkomsten waren er niet, dus heb ik nooit de kans gekregen om andere leden te leren kennen, of er iets van op te steken..

Vandaar de vraag of het mogelijk is dat we eens een samenkomst organiseren overdag in het weekend (of feestdag), en liefst met de motoren. Het is ook makkelijk om een gespreksonderwerp te vinden om te beginnen praten met een lid dat ik nog niet ken. Eventueel een kleine rondrit in omgeving Brussel?

Ik heb ooit het geluk gehad dat Yves Campion mij heeft binnen gevraagd bij hem thuis voor een kop koffie (ik had Gillet stukken gekocht bij een Parijse kennis van hem, en die kennis logeerde bij Yves thuis). De collectie die daar stond bezorgt me nog altijd kippenvel. De ontvangst was ook enorm warm en gezellig, en de koffie was top!

Bij gevolg vermoed ik dat er enorm veel mooi materiaal staat bij onze leden, dus is het misschien een idee om sporadisch een 'Garage' bijeenkomst te organiseren. Bedoeling hiervan is dat een lid zijn garage openstelt aan andere leden, welke dan daar samenkommen met de motor, om naar de garage en de motors te kijken. Ondertussen kan er iets kleins gegeten (hotdogs?) en gedronken worden.

Ook wil ik gerust, indien mogelijk en toegestaan, zelf eens iets ineen steken samen met mijn goede vriend Frederik (Cassiman, ook lid van de CMB). We denken hierbij bijvoorbeeld aan een 'technische dag'. We komen samen in de tuin van Frederik met de motor, waar we gezamelijk was sleutelen en keuvelen aan de motor's. En zo kunnen wij 'jonkies' nog iets leren van de geroutineerde mannen... Uiteraard weer met eten en drank (we zijn Belgen voor iets, nietwaar...). Een rondrit ten westen van Brussel kunnen we eventueel ook uitstippelen die dag (Dilbeek, Lennik, Ternat, Asse, ...).

Ook vroeg ik me af of er in 'groep' deel genomen wordt aan ritten van andere clubs, en zo ja, hoe dit afgesproken wordt?

Misschien kunnen we de gesprekken dynamischer maken met behulp van een forum op onze website of iets dergelijks?

Hopelijk tot snel!
Met vriendelijke groeten,
Stef De Spiegeleer.



Nota van de Redactie : iedereen kan zijn mening kwijt op onze algemene vergadering van 10 januari 2016. Kom talrijk.

Nos lecteurs ont la parole...

Chers amis,

Voici la traduction libre, par la Rédaction, de la lettre de notre membre Stef De Spiegeleer.

Cher Jacques,

Cela fait un an que je suis membre du CMB et j'aimerais vous faire part de quelques impressions. En voyant les membres présents lors de l'assemblée en ce début d'année, par un jour pluvieux à Tervueren, j'ai découvert un grand rassemblement de connaissances et d'expérience. Développer mes connaissances en matière de motos anciennes était une des raisons de mon affiliation à un club de motos classiques. Malheureusement, mes obligations ne me permettent jamais de me libérer le vendredi soir. Et même si c'était possible, à 20 heures en Belgique, il fait noir pendant 10 mois par an et traverser Bruxelles avec un éclairage de 6 volts n'est pas à recommander.

Il n'y a pas eu d'autres réunions du club, donc je n'ai pas eu l'occasion de faire la connaissance d'autres membres, ni de bénéficier de leur expérience.

D'où ma question : serait-il possible d'une fois organiser une réunion en journée le week-end (ou un jour férié), et ce de préférence avec les motos ? Il me serait alors facile de trouver un sujet de conversation en abordant un membre que je ne connais pas encore. Et pourquoi pas un petit tour dans les environs de Bruxelles ?

J'ai un jour eu la chance d'être invité à boire un café chez Yves Campion (j'avais acheté des pièces de Gillet chez une de ses connaissances Parisiennes, qui logeait chez lui).

La collection que j'y ai vue me donne encore toujours la chair de poule. L'accueil était très chaleureux et convivial, et le café était super !

Cela me permet de supposer qu'il y a une énorme quantité de beau matériel chez nos membres, et ce serait peut-être une idée, d'organiser de temps en temps une réunion "garage". J'entends par là qu'un membre ouvre son garage à d'autres membres, qui y viendraient à moto, pour regarder les motos et le garage, et pourquoi pas boire et manger un petit quelque chose (hotdogs?).

Moi-même, dans la mesure des possibilités et avec l'autorisation du club, je suis prêt à organiser quelque chose avec mon ami Frederik (Cassiman, également membre du CMB). Nous pensons par exemple à une "journée technique". Nous nous réunissons dans le jardin de Frederik, avec les motos, pour "mécaniquer" et discuter ensemble.

Ainsi faisant, nous les jeunes, pourrions apprendre encore quelque chose des anciens... bien entendu tout ceci accompagné d'une bonne boisson et d'un petit morceau (nous sommes des Belges pour quelque chose, n'est-ce-pas).

Nous pourrions aussi prévoir pour ce jour-là une sortie en commun dans les environs de Bruxelles (Dilbeek, Lennik, Ternat, Asse, ...).

Je me suis demandé aussi si le Club participait de temps en temps "en groupe" à des sorties organisées par d'autres clubs, et, si oui, comment cela s'organise-t-il?

Nous pourrions peut-être aussi rendre les discussions plus dynamiques au moyen d'un forum sur notre site web ou quelque chose de semblable.

A vous voir bientôt.
Amitiés.
Stef De Spiegeleer.

*Note de la Rédaction : Votre avis, positif ou négatif, peut être communiqué lors de l'assemblée générale du 10 janvier 2016.
Venez nombreux !*

GATTEGEM - WIEZE - BELGIUM

13 & 14 FEB 2016 • 09H30 • 17H00

MOTO RETRO THEME TRIUMPH *Wieze*



www.motoretrowieze.be

info@motoretrowieze.be | +32 475 22 00 00 | +32 475 22 00 01 | +32 475 22 00 02

www.motoretrowieze.be | info@motoretrowieze.be | +32 475 22 00 00 | +32 475 22 00 01



TE KOOP

A VENDRE

BMW R85 de 1992 Très belle robe 70 000 km

A l'arrêt depuis 2013

A remettre en route

Entretiens faits avant la mise au repos

A voir Chée de Louvain 1111 à 1200 Woluwé-Saint-Lambert

Pour rendez-vous : tel. 02 726 66 18 ou gsm 0475 25 12 61

++++++

Remorque BCM 500 kg monorail,

Facilement transformable en duo-rail

Châssis et garde-boues en galvanisé

Roue de secours neuve + rampe

Electricité OK

Prix 250 € net

Un axe BCM 500 kg avec deux nouveaux pneus

Prix 60 € net

Tel. 00 32 494 34 10 34

GEZOCHT

RECHERCHE

Ik zoek alternator voor Royal Enfield 250 cc, bouwjaar 1956,
en aandrijftandwiel 17 tanden.

Tel. 02 660 59 68

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 je
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 et
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@skynet.be

Tel. 02.660.59



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

A G E N D A



RUILBEURZEN - BOURSES

17/01/2016	Marche-en-Famenne Bourse Motos Wallonie Expo Rue des 2 Provinces	www.mrfa.be Tel. 084 32 22 84
24/01/2016	Bric & Brac Moto onderdelen OC t'Zonnerad Tresorierstraat 5 8980 ZONNEBEKE	www.groenegifkikkers.be Tel. 0486 68 52 10
13- 14/02/2016	Moto Retro Wieze Thema : TRIUMPH	www.motoretrowieze.be
14/02/2016	Expo-bourse motos classiques et anciennes <i>Les vis d'jonnes du</i> <i>50cc</i> Salle Omnisports Rue des Batis 5651 LANEFFE	Patrickthibaut7@hotmail.com Tel. 0477 28 79 85
20- 21/02/2016	Oldtimerbeurs auto-moto 't Echappementje Fabriekspand ROESELARE	Tel. 051 72 55 81 GSM 0473 96 24 86 techappementje@telenet.be
27/02/2016	Ruilbeurs oude motoren VMC Early Riders Lindenstraat 10 2970 SCHILDE	www.earlyriders.be Tel. 0477 27 73 72 GSM 0486 89 89 70
20/03/2016	Oldtimer Beurs B.O.M. Festivalhal Donkmeer BERLARE	www.bomberlare.be
02- 03/04/2016	Central Classics Expo HOUTEN Op 4 km van UTRECHT (NL) Meidoornkade 24 NL 3992 AE Houten	www.centralclassics.nl Tel. NL 0031 (0)6 305 425 28
03/04/2016	Beurs Club 6 Volt T'Goed ter Winckele Peperstraat 1 - 8560 Gullegem	6volt@hotmail.be
16/04/2016	Broemmerbeurs bromfietsen motoren onderdelen toebehoren Gildenhus Moretusburg Kapelstraat 296 HOBOKEN	polflandria@telenet.be Tel. 0475 232 074 suzuki.ac50@telenet.be Tel. 0468 149 720

26/06/2016	Oldtimer brommerbeurs Zaal Den Donk Kapelweg, 52 2300 TURNHOUT	www.bcturnhout.wordpress.com Tel. 014 65 92 65 GSM 0474 597 758
09/10/2016	Bourse de FLEMALLE Ecole l'Envol Rue du Herdier 6 Thème : Anglaises et Ladies	www.motoretro.be
Elke 2 ^{de} Zondag v.d. maand	10u tot 12u Kofferbakverkoop “In de Fortuin” gemeenteplein Kontich.	www.reKup.net/link/AMC-Contich

TREFFENS - CONCENTRATIONS

24/01/2016	Paddetrek +/- 90 km OC t'Zonnerad Tresorierstraat 5 8980 ZONNEBEKE	www.groenegifkikkers.be
03/04/2016	Club 6 Volt Bepijlde rondrit +/- 60 km T'Goed ter Winckele Peperstraat 1 - 8560 Gullegem	6volt@hotmail.be
15/05/2016	Balade motos anciennes < 1940 +/- 130 km Dépôt du Tram Wasmes-Audemetz-Briffœil E42 Mons-Tournai sortie 30	Info : Jonniaux Patrick Tel. 0477 96 28 78 patrick-30@hotmail.be
29/05/2016	Oude motoren treffen (pre-1965) VMC Early Riders Lindenstraat 10 - 2970 Schilde	www.earlyriders.be Tel. 0477 27 73 72
25- 26/06/2016	BOM's Veteranentoer	www.bomberlare.be

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

13- 14/02/2016	Moto Retro Wieze Thema : TRIUMPH	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 eerste vrijdag van de maand / le 1^{er} vendredi du mois:
Café Le Royal – Parvis Notre-Dame de Laeken.
- Elke derde vrijdag van de maand / le 3^{ème} vendredi du mois:
Café Den Hert – Brusselsesteenweg, 20 – 1850 Grimbergen.

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
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
HARLEY DAVIDSON 750cc Leger, burger en servicar 1937-1973 en Amerikaanse motoren	JP Piron Kruiskensheide 33 1502 Lembeek	Tel. 0473-991507
INDIAN	Christian Dupont, Rue des Chevreuils 1, 6534 Gozée	Tel: 071/51.08.93
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 Steyts , Ulbeekstraat 11 , 3832 Wellingen	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 !