

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

\*\*\*\*\*

**Maandelijks tijdschrift – Revue mensuelle.**  
**April / Avril 2017**

\*\*\*\*\*

Numéro **362<sup>ste</sup>** nummer

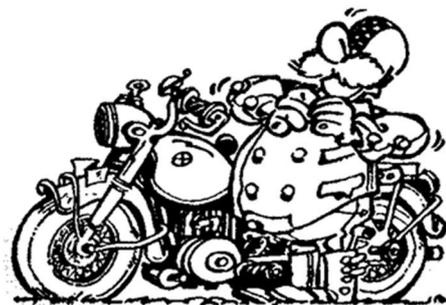
**Verzending -expédition :**  
**Postkantoor Laken**  
**P: 002930**

Jumelé avec  
Verbroederd met  
VMCC South Wales  
AMCA Europe

Affilié à  
Aangesloten bij  
FBVA-BFOV



**PB-PP**  
BELGIE(N) - BELGIQUE



*Mooi weer en veel belangstelling...*

*Beurs Berlare 26.03.2017.  
(foto M.H. Struyf)*

# 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 OBERGEN, 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  
éventuellement numéro d'affiliation.

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

## INTERNET

Website CMB: [www.classic-motorcycles-belgium.be](http://www.classic-motorcycles-belgium.be)  
E-Mail : [post@classic-motorcycles-belgium.be](mailto:post@classic-motorcycles-belgium.be)

## *Le petit mot du Président.*

### *Causerie de ceci, cela et autres choses.*

Très cher(e)s ami(e)s,

Nous voilà repartis en plein dans la saison des rallyes et promenades. Notre journal reçoit de plus en plus d'infos concernant les différentes sorties, en Belgique, partout en France, en Hollande et dans le beau Grand-Duché de Luxembourg. Nous les communiquons mais... s'ils arrivent trop juste dans le temps, il est parfois impossible de les rajouter. Dès que vous avez une info, passez-la directement à notre rédaction, un jour peut faire la différence !

Dois-je vous éclairer la lanterne... 19/20 et 21 Mai, Ballade des Vieux Clous, rallye du 40<sup>ème</sup> anniversaire de cette sortie dans le Nord de la France, je recommande de prendre contact avec les organisateurs via :

A) [contact@confreriesdesvieuxclous.fr](mailto:contact@confreriesdesvieuxclous.fr) ou/et

B) <http://vieuxclous.blogspot.com> ,

Vous n'aurez pas perdu votre temps ! Mais dépêchez-vous de vous inscrire, les places sont convoitées.

Je me suis fait violence et j'ai été à Waterloo Dimanche dernier, mon épouse à la brocante moi en face, au Media Markt. Le plein de voitures de sport, de classiques et de spéciales, quelques motos, principalement des véhicules des années 65/85, pas mal de véhicules militaires des années de guerre.

Il est vrai que moi j'ai encore roulé avec des GMC à Schaffen en 1963. Pas tellement loin tout cela.

Et les motos ? Beaucoup de Harleys, anciennes, modernes et spéciales. Le tout bon chic bon genre et avec l'accent du Brabant Wallon... quelques Carolos et Bruxellois.

Si vous voulez vraiment frayer avec ce groupe, sachez qu'après le rassemblement, ils vont tous "prendre un verre" à l'ancienne station Gulf le long de la Chaussée de Bruxelles, à hauteur de la sortie Loupoigne, le nom de ce lieu : Driver 1.

Il y a des motos jusqu'à côté du bar, des bécanes à vendre, des réparations, des sides, c'est le capharnaüm de la vieille (pour eux) bécane. Sachez qu'on peut y manger, jouer au billard et que c'est une ASBL solidaire. Un Dimanche gris ? N'hésitez plus, allez voir cela de plus près.

Je vous recommande aussi de venir nombreux à nos réunions du 1<sup>er</sup> et 3<sup>ème</sup> vendredi de chaque mois à Grimbergen, au Pont Brûlé, ambiance, places, boissons et nourriture assurés. Nous vous attendons donc dans ce qui est notre nouveau local,

Peu de nouvelles de nos amis Gallois, le prix des traversées reste stable mais le carburant n'est pas donné et les contrôles douaniers à Calais ou Dunkerque sont sérieux. En parlant de Dunkerque, sachez que les tickets sont vendus en heures... 24 ou 36 ou 72 h sur le sol Anglais, méfiez-vous, ils sont rapides pour vous obliger à acheter un nouveau ticket "retour" et cela au prix plein... Un accident ou des travaux sur les routes vous ont retardés... et votre bateau est prêt et est encore à quai, désolé Monsieur, vous devez passer par la capitainerie... et de là au guichet pour un nouveau billet pour le bateau suivant.

J'ai vu un camionneur Scandinave (style Viking) l'écume à la bouche et les poings serrés crier quelque chose où il était question de trolls, de feub (fueur) et de "ballen"... j'ai fait un pas de côté... on ne sait jamais.

A vous voir bientôt, aux réunions ou sur les routes,

Roulez prudemment.

Paul Saint-Mard,

Président.

*Het woordje van de Voorzitter.*

*Van ditjes, datjes en andere zaken.*

*Beste vrienden en vriendinnen,*

Het seizoen van de rally's en treffens is er weer. De redactie ontvangt meer en meer informatie over verschillende rondritten in België, Frankrijk, Nederland en in het mooie Groot Hertogdom Luxemburg. Dit wordt opgenomen in de agenda maar... let op, soms krijgen we ze wat laattijdig en kunnen we ze niet meet in de agenda opnemen. Van zodra u over informatie beschikt, laat het onmiddellijk aan de redactie weten, het komt soms op één dag.

Moet ik het lichtje aansteken ? 19, 20 en 21 mei : "Ballade des Vieux Clous" : deze rit in het Noorden van Frankrijk viert dit jaar haar 40<sup>ste</sup> verjaardag. Het is wenselijk, vooraf contact op te nemen met de organisatoren via :

[contact@confriedesvieuxclous.fr](mailto:contact@confriedesvieuxclous.fr) en/of  
<http://vieuxclous.blogspot.com>

u zult uw tijd niet verloren hebben ! Maar wees er snel bij, het aantal deelnemers is beperkt.

Ik heb me geweld aangedaan en ben verleden zondag naar Waterloo geweest, mijn echtgenote naar de rommelmarkt en ikzelf, rechtover, aan de Media Markt. De parking zat vol met sportwagens, classieke en speciale, een paar motoren, meestal voertuigen uit de jaren 65-85, en ook een zeker aantal militaire voertuigen uit de oorlogsjaren.

Ikzelf heb in 1963 in Schaffen nog gereden met een GMC. Dit is dus niet zolang geleden...

En de motoren ? Veel Harley's, oude, moderne en speciale.

Het publiek was "bon chic bon genre", voornamelijk, zo te horen, uit Waals Brabant, maar ook enkele Carolo's en Brusselaars.

Indien u werkelijk met deze groep wilt verbroederen, weet dan dat ze, na het treffen, allen een pintje gaan nemen in de *Driver 1* aan het oude Gulf tankstation aan de Brusselse steenweg, ter hoogte van de afrit Loupoigne.

Er staan daar motoren tot aan de bar, te koop, in herstelling, sidecars, het is een ware *Kafarnaïm* van de (ten opzichte van hun leeftijd) oude motorfiets. Men kan er eten, biljart spelen, en het is een solidaire vzw. Een grijze zondag ? Aarzel niet... Ga er een kijkje nemen.

Ik raad jullie ook aan om talrijk naar onze vergaderingen te komen, op de eerste en de derde vrijdag van de maand te Grimbergen, Cafeteria Sporthal Verbrande Brug. Het is er gezellig, u kunt er eten en drinken. Wij verwachten u dus talrijk in ons nieuw lokaal.

Weinig nieuws van onze *Welsh* vrienden. De prijs van de overzet is stabiel, maar de brandstof is niet gratis en de controles door de douane in Calais en Dunckerke zijn streng.

Van Duinkerke gesproken, weet dat de tiketten verkocht worden per uur... 24, 36 of 725 uur op Britse bodem. Wees wantrouwig, ze zijn er snel bij om u te verplichten een nieuw retour ticket (tegen volle prijs) te doen betalen. U bent iets later door een ongeval of wegenwerken, de boot is klaar en nog aan wal, spijtig Mijnheer, u moet terug naar het havengebouw, en een ander ticket kopen voor de volgende boot.

Ik heb een Scandinavische trucker (in pure Viking stijl) met de schuim aan de mond en met gebalde vuisten iets zien roepen waar sprake was van... trolls, feub (fueur) en "ballen"... ik heb een stapje opzij gedaan... je weet maar nooit.

Tot binnenkort. Op onze vergaderingen of op de weg.

Rijdt voorzichtig.

Paul Saint-Mard,

Voorzitter.

## Huiswerk.

26.03.2017. BOM ! Neen, niet weer een terreuraanslag, maar wel BOM (Berlaarse Oldtimer Motorvrienden) ruilbeurs te Berlare.

Ik was nog maar juist binnen en ik ontmoette ons redactie-team, Jacques en Marie-Henriette, die een klappeken deden met de Voorzitter, stichter en organisator, de heer Antoine Adam. Meteen kreeg ik van Jacques huiswerk. Hij zei letterlijk : wij de foto's en jij de tekst. Opdracht aanvaard.

Mooi weer buiten, ook enkele standen, veel volk en met orde mooi op lijn geïnstalleerde verkoopstanden met degelijke koopwaren, een niet te onderschatten aanbod aan brommers en motoren al dan niet compleet, in onderdelen of juist uit een schuur gehaald.

De ontmoetingsplaats was de cafetaria, bijna een kwart van de beurs, goed bevolkt, en tussen pot en pint ervaringen delen en hier en daar een fiere koper met dat onderdeel dat hij op de kop kon tikken om de restauratie of reparatie te kunnen voltooien.

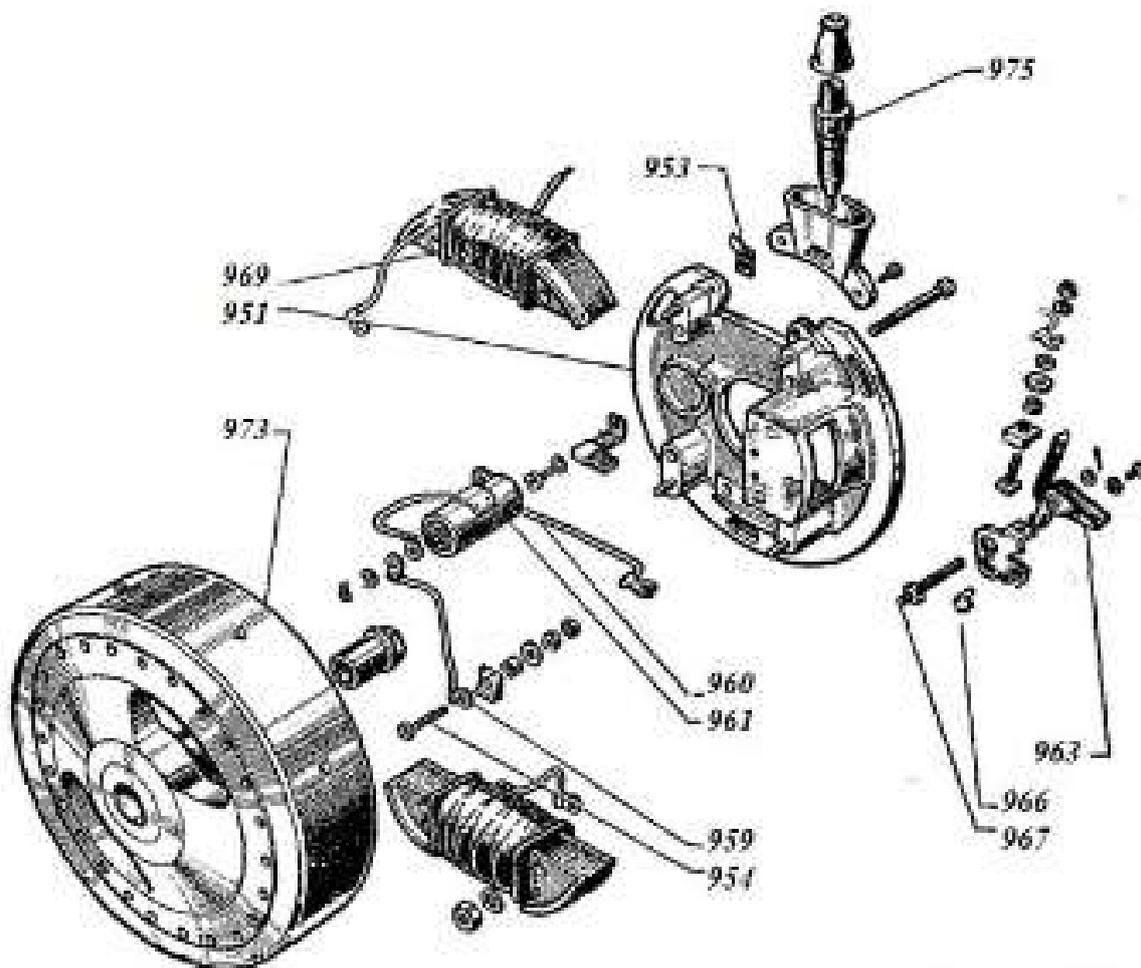
Uw dienaar, Mike Enfield.



*FN 1000 cc (foto M.H. Struyf).*

# LE VOLANT MAGNETIQUE.

## A. Constitution et fonctionnement



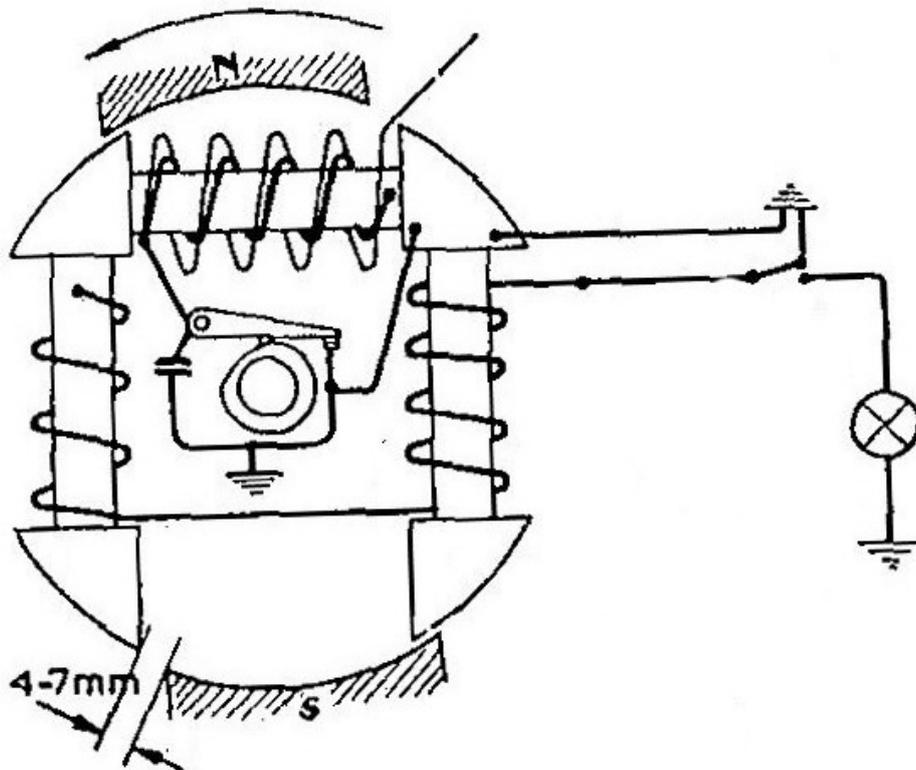
*Vue éclatée d'un volant magnétique Gnome et Rhone.*

- 951 : Stator
- 953 : Index de repérage
- 954 : Vis à borne
- 959 : Connexion borne-condensateur
- 960 : Connexion rupteur-condensateur
- 961 : Condensateur
- 963 : Rupteur complet
- 966 : Excentrique de réglage du support
- 967 : Axe du rupteur
- 969 : Bobine d'allumage
- 973 : Rotor
- 975 : Borne haute tension

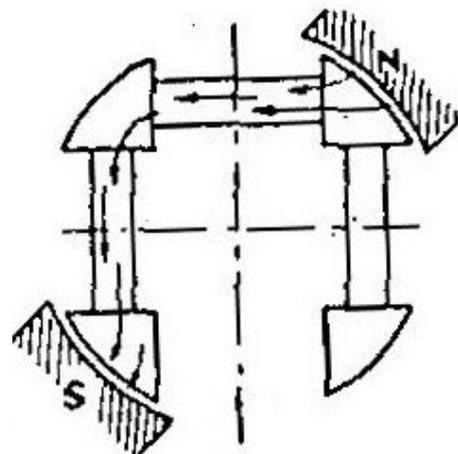
Il est employé sur les motocyclettes légères et moyennes, scooters et vélomoteurs qui sont équipés de moteurs monocylindriques à 2 ou 4 temps dont la cylindrée maximum est de 250 cc. Il est calé sur le volant et comporte 2 ou 4 pôles. L'autre partie est fixe ; elle fait corps avec le carter du volant et supporte le rupteur, le condensateur et le feutre de graissage pour la came du rupteur.

Le fil de bougie est connecté à l'armature d'allumage qui supporte le primaire et le secondaire.

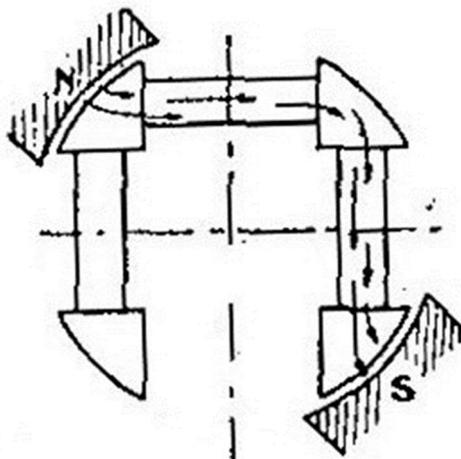
Dans le cas de la figure ci-dessous, ces enroulements sont bobinés sur la partie supérieure horizontale.



Dans la figure ci-contre, les lignes de flux circulent de droite à gauche dans le noyau. Comme les pôles d'aimantation tournent, on les retrouve, dans leur sens de rotation, situés un court instant après comme dans la figure suivante.



On constate que le sens du flux a changé et cette variation de flux rapide crée un voltage assez élevé dans le primaire et par conséquent (ce circuit étant fermé) un courant appréciable.



Juste au moment où le courant atteint sa valeur maximum, les contacts du primaire s'écartent, et tout comme dans une magnéto ordinaire (voir revue n° 358) l'extra-courant de rupture qui en résulte, fait accroître le voltage. Le condensateur se charge puis se décharge aussitôt, ce qui fait varier aussi le courant et le flux primaire créant un courant à haute tension dans le secondaire. Celui-ci est récolté par un contact à ressort et transporté par le fil à la bougie.

Le dispositif rupteur est fixé sur le moyeu du volant lequel est calé sur une portée conique du vilebrequin. A chaque tour de celui-ci une étincelle est fournie à la bougie, ce qui convient très bien pour un moteur 2 temps.

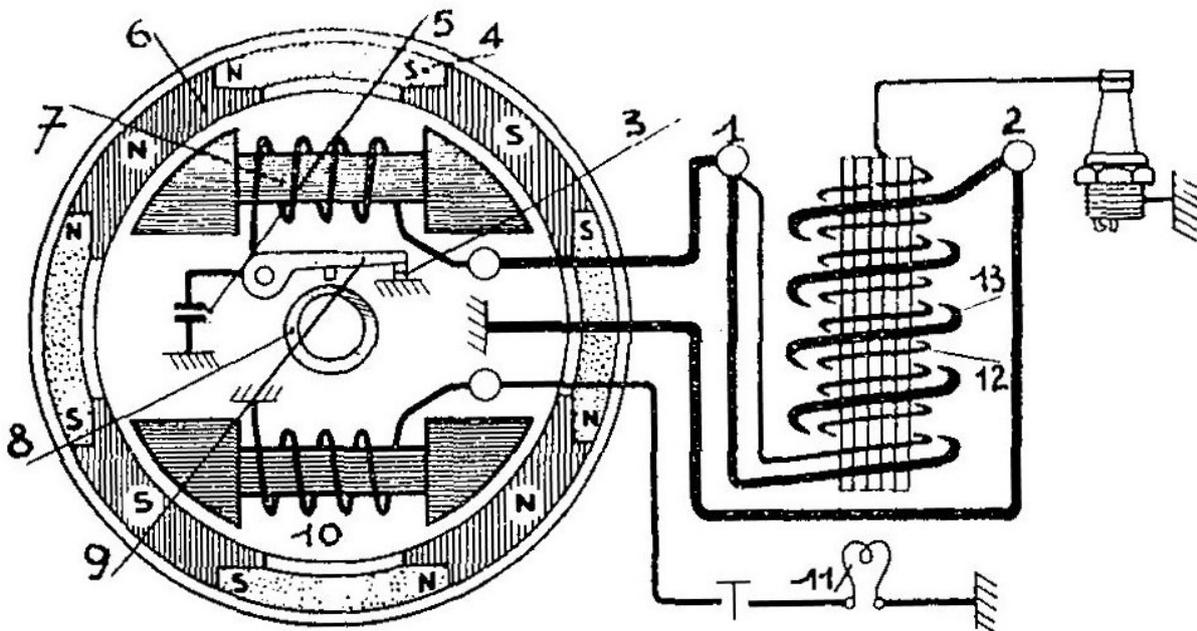
La tension maximum dans l'enroulement primaire est atteinte quand les extrémités des masses polaires sont écartées de 4 à 7 mm du noyau. C'est à ce moment que les rupteurs doivent s'ouvrir.

Les bobines pour l'éclairage sont enroulées sur les montants verticaux. La force électromotrice induite est alternative et ne convient donc pas pour charger une batterie. Si l'éclairage n'est pas en action, le commutateur doit fermer le circuit inducteur à la masse.

Si l'on veut charger une batterie, on transforme le courant alternatif en courant continu au moyen d'un redresseur au sélénium.

## B. Pourquoi la bobine est-elle parfois séparée du volant magnétique?

- 1) Parce que le volant est très petit;
- 2) Parce que le moteur, étant bicylindrique, nécessite deux bobines HT;
- 3) Parce que le taux de compression étant très élevé, l'étincelle doit être plus puissante;
- 4) Parce que pour avoir une plus grande régularité dans l'éclairage on emploie un volant hexa- ou octopolaire, ce qui réduit la place disponible pour une bobine d'allumage;
- 5) Parce que une bobine séparée peut être plus robuste, mieux isolée, moins soumise aux vibrations du moteur.



*Schéma du volant magnétique à bobine séparée.*

- |                           |                             |
|---------------------------|-----------------------------|
| 1 et 2 : bornes primaires | 8 : came                    |
| 3 : contacts des rupteurs | 9 : linguet                 |
| 4 : aimants               | 10 : bobine d'éclairage     |
| 5 : condensateur          | 11 : ampoule                |
| 6 : masses polaires       | 12 : enroulement secondaire |
| 7 : bobine d'allumage     | 13 : enroulement primaire   |

## **C. Comparaison entre le volant magnétique et l'alternateur.**

### **Ressemblances.**

Le principe de fonctionnement de l'alternateur et celui du volant sont identiques. Au point de vue construction, l'alternateur s'apparente de très près à un volant magnétique inversé avec bobine haute tension séparée.

### **Différences.**

Dans un alternateur, le rotor, de faibles dimensions, tourne à l'intérieur du stator alors que, dans un volant magnétique c'est la partie extérieure qui tourne et sert de volant.

Le rotor de l'alternateur est formé d'un assemblage de feuilletts de fer doux formant étoile. Il ne possède presque pas d'inertie.

## **D. Application.**

### ***L'alternateur Lucas (anglais) type R M.***

Le type 13 donne un courant de 6 à 6,5 ampères à 2.000 t/m. Cette intensité n'atteint que 7,5 à 8 ampères à 5.000 t/m. Le type R M 14 donne 8,5 à 9 ampères à 2.000 t/m et de 9,5 à 10 ampères à 5.000 t/m.

Le rotor est en bout de vilebrequin et possède 6 aimants permanents alternativement N et S et séparés par une barre d'aluminium. Les 6 masses polaires sont fixées entre des flasques de laiton et l'ensemble est monté dans une sorte de carter d'aluminium.

Le courant fourni par cet alternateur a pour but de recharger une batterie par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse. Il s'ensuit que le courant alimentant la bobine d'allumage est continu. Le rupteur qui interrompt le courant est séparé. Sa came tourne à 1/2 régime du moteur car l'alternateur équipe en général des 4 temps. Pour les bicylindres un distributeur d'allumage est ajouté au rupteur.

Le courant de charge de la batterie dépend ici de la position du commutateur d'éclairage.

En temps normal, de jour, seule une paire de bobines du stator de l'alternateur sert à recharger la batterie car le débit imposé à cette dernière pour assurer l'allumage, est faible. Les autres bobines sont court-circuitées.

Lorsque l'on allume les feux de position, les deux autres paires de bobines cessent d'être court-circuitées : *l'auto-régulation* se fait pour une intensité plus élevée et la charge est plus importante.

Enfin en position "phare" les trois bobines sont montées en parallèle pour assurer une plus grande charge puisque le débit est plus élevé.

### **Batterie déchargée.**

Dans ce cas pour une position donnée par le commutateur, l'alternateur fonctionne comme une magnéto ou un volant magnétique. L'alternateur envoie alors directement au rupteur le courant que fournissent deux paires de bobines. Le redresseur n'intervient plus en ce moment. Quant à la troisième paire de bobines, elle continue à alimenter la batterie qui se recharge alors rapidement puisqu'elle ne débite plus.

La tension de la batterie monte alors et s'oppose de plus en plus à celle de la source, l'énergie fournie à la bobine d'allumage fléchit et des ratés apparaissent, rappelant au conducteur qu'il doit remettre le commutateur en position normale.

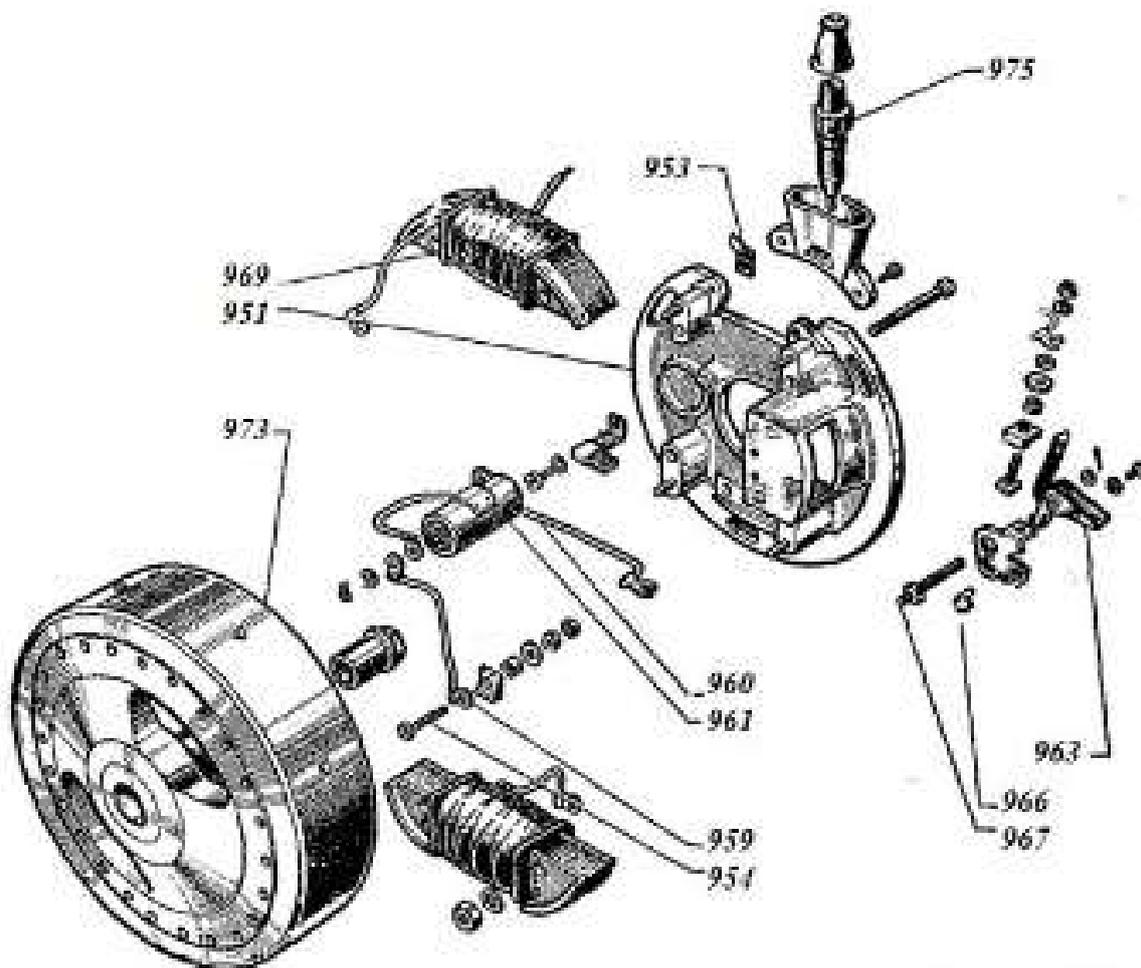
### **Fonctionnement sans batterie.**

Lors d'essais ou en compétition on pourra brancher à la masse le câble qui normalement est fixé à la borne (-) de la batterie.

De tout ce qui vient d'être détaillé, on déduit qu'il n'est pas besoin d'utiliser un régulateur de tension comme c'est le cas dans les dynamos.

# HET MAGNETISCH VLIEGWIEL.

## A. Samenstelling en werking.



*Schema van een Gnome & Rhone vliegwiel.*

951 : Stator

953 : Referentiepunt

954 : Aansluitschroef

959 : Aansluitpunt condensator

960 : Aansluitpunt onderbreker-condensator

961 : Condensator

963 : Onderbreker

966 : Excentriek voor regeling draagplaat

967 : As van de onderbreker

969 : Ontstekingsbobijn

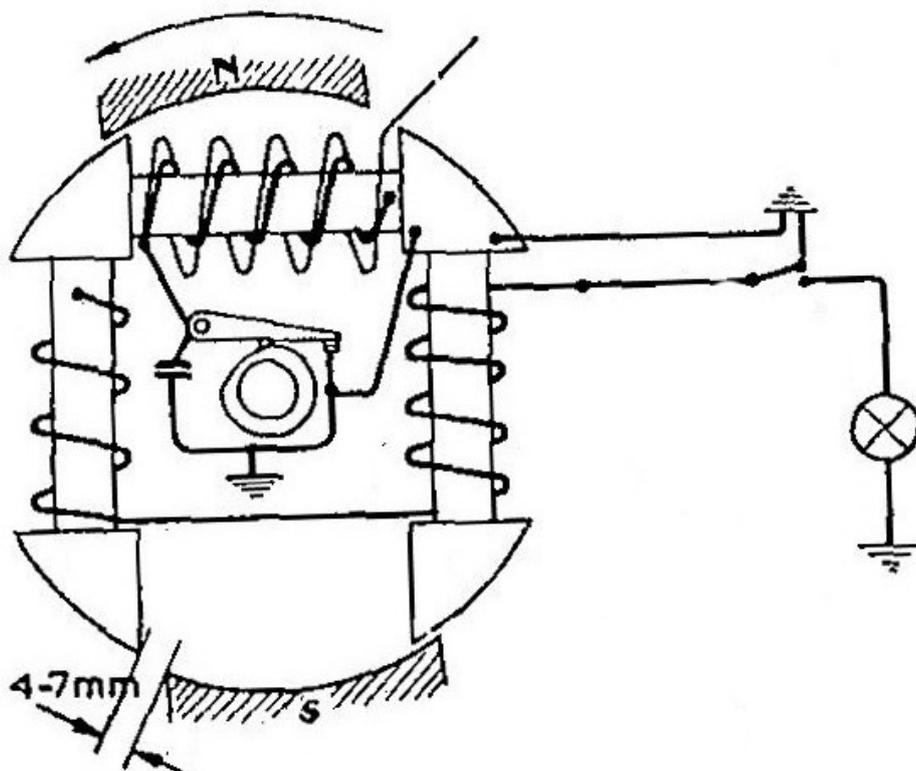
973 : Rotor

975 : Hoog spanning aansluitingspunt

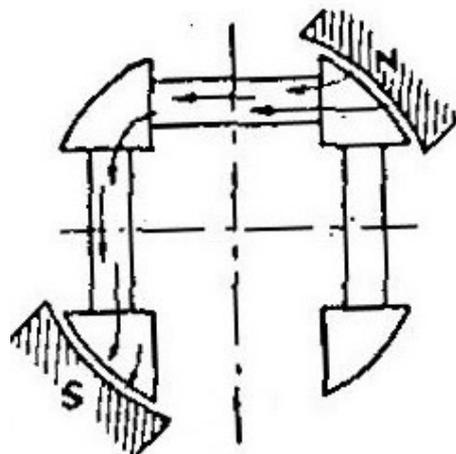
Het wordt toegepast voor lichte motoren, scooters en bromfietsen met twee- of viertakt eencilinder motoren waarvan de cilinderinhoud maximaal 250 cc bedraagt. Het is bevestigd aan het vliegwiel en bevat 2 of 4 polen. Het andere gedeelte is vast, maakt deel uit van het carter van het vliegwiel en draagt de onderbreker, de condensator en het vilt dat dient voor de smering van de nok van de onderbreker.

De draad van de bougie is verbonden met de ontstekingschijf die drager is van de primaire en de secundaire.

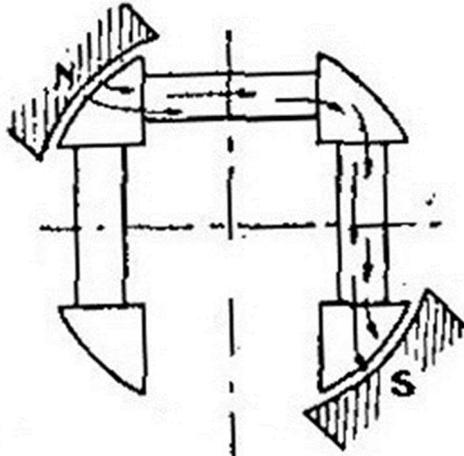
Zoals hieronder afgebeeld bevinden de wikkelingen zich op het bovenste horizontale gedeelte.



Zoals hiernaast afgebeeld gaan de vloedlijnen van rechts naar links in de kern. Gezien de magnetische polen meedraaien in de richting van de draai beweging bevinden deze zich een klein ogenblik later Zoals te zien is in de volgende afbeelding.



Men stelt vast dat de vloedrichting gewijzigd is. Door deze snelle vloedwijziging ontstaat er een tamelijk hoog voltage (spanning) in de primaire. Bij gevolg, vermits de kring gesloten is, ontstaat er een hoge stroom.



Juist op het ogenblik dat de stroom zijn maximale waarde bereikt gaan de contacten van de primaire open en, zoals in een gewone magneto (zie maandblad nr. 358), ontstaat er een stroomstoot door onderbreking met als gevolg een stijging van de spanning.

De condensator wordt opgeladen en onmiddellijk ontladen, waardoor de stroom en de primaire flux wijzigen, en aldus hoogspanning vewekken in de secundaire (bobijn). Deze stroom wordt opgevangen door een verend contactpunt en overgebracht naar de ontstekingskaars.

De onderbreker is bevestigd op de as van het vliegwiel, dat bevestigd is op de as van de krukas. Bij iedere omwenteling geeft deze een vonk aan de bougie, wat voldoende is voor een tweetaktmotor.

De maximale spanning in de primaire wikkeling wordt bereikt wanneer de uiteinden van de poolmassa's op 4 tot 7 mm van de kern verwijderd zijn. Het is op dit ogenblik dat de onderbrekers moeten open gaan.

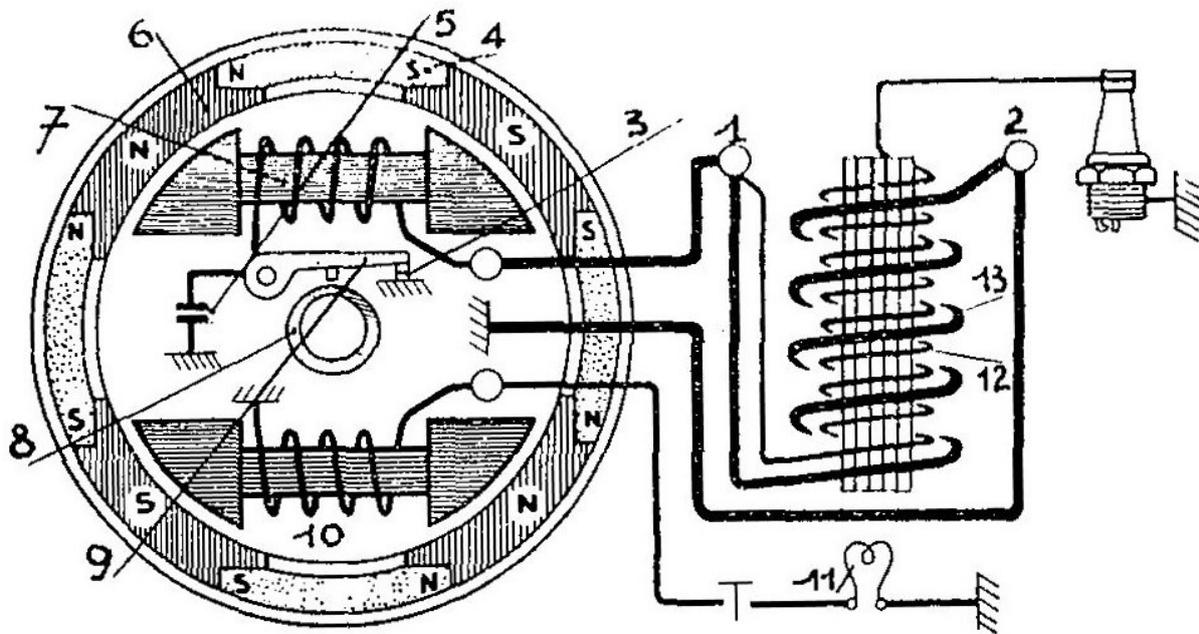
De wikkelingen voor de verlichting bevinden zich op het vertikale gedeelte.

Indien de verlichting niet in gebruik is, moet de schakelaar de kring sluiten naar de massa.

De verwekte electromotorische kracht is een wisselspanning en is bij gevolg niet geschikt om de batterij te laden. Wanneer men de batterij wil laden moet men de wisselstroom gelijkrichten bij middel van eenselenium gelijkrichter.

**B. Waarom bevindt de bobijn zich soms niet op het magnetisch vliegwiel ?**

- 1) Omdat het vliegwiel te klein is.
- 2) Omdat er bij een tweecilindermotor 2 hoogspanningsbobijnen nodig zijn.
- 3) Omdat de ontstekingsvonk krachtiger moet zijn bij motoren met een hoge compressieverhouding.
- 4) Om een verbeterde verlichting te bekomen gebruikt men soms een 6- of 8-polig vliegwiel, waardoor er geen plaats meer is voor de ontstekingsbobijn.
- 5) Omdat een afzonderlijke bobijn sterker en beter geïsoleerd kan zijn, en minder onderworpen is aan de trillingen van de motor.



*Schema van een magnetisch vliegwiel met afzonderlijke bobijn.*

- |                                       |                           |
|---------------------------------------|---------------------------|
| 1 en 2 : primaire aansluitpunten      | 8 : nok                   |
| 3 : contactpunten van de onderbrekers | 9 : sleepcontat           |
| 4 : magneten                          | 10 : verlichtingsbobijn   |
| 5 : condensator                       | 11 : lampje               |
| 6 : poolmassa's                       | 12 : secundaire wikkeling |
| 7 : ontstekingsbobijn                 | 13 : primaire wikkeling   |

## **C. Vergelijking magnetisch vliegwiel versus alternator.**

### **Gelijkenissen.**

De alternator en het magnetisch vliegwiel werken volgens hetzelfde principe. De bouwwijze van de alternator is bijna dezelfde als die van een omgekeerd magnetisch vliegwiel met een afzonderlijke hoogspanningsbobijn.

### **Verschillen.**

In een alternator draait de (kleine) rotor binnenin de stator.

Bij een magnetisch vliegwiel is het het uitwendige dat draait en dient als vliegwiel.

De rotor van de alternator bestaat uit een stervormige samenstelling van zachtijzeren blaadjes. Hij heeft haast geen inertie.

### **D. Toepassing.**

#### ***De Lucas (U.K.) alternator van het type R M.***

Het type 13 geeft een stroom van 6 tot 6,5 ampères bij 2.000 rpm. Deze intensiteit bedraagt maar 7,5 tot 8 ampères bij 5.000 rpm. Het type R M 14 geeft 8,5 tot 9 ampères bij 2.000 rpm en 9,5 tot 10 ampères bij 5.000 rpm.

De rotor bevindt zich op het uiteinde van de krukas en bestaat uit 6 permanente magneten, wisselend Noord en Zuid, gescheiden door een aluminium plaat. De 6 poolmassa's zijn bevestigd tussen messing flenzen, en het geheel is gemonteerd in een soort aluminium carter.

De door deze alternator geleverde stroom dient om de batterij op te laden langs een gelijkrichtcel. Bij gevolg wordt de ontstekingsbobijn gevoed met gelijkstroom.

De onderbreker is afzonderlijk gemonteerd. Zijn nok draait op halfregime van de motor omdat de alternator meestal op viertakt motoren toegepast wordt. Bij de tweecilinder motoren is er een verdeler toegevoegd aan de onderbreker.

De laadstroom van de batterij hangt in dit geval af van de stand van de verlichtingsschakelaar.

Bij dagverlichting wordt slechts gebruik gemaakt van één paar bobijnen van de stator van de alternator om de batterij op te laden omdat het verbruik tot een minimum beperkt is om de ontsteking te verzekeren. De andere bobijnen worden kortgesloten aan de massa.

Bij gebruik van de standlichten wordt opnieuw gebruik gemaakt van de eerder kortgesloten bobijnen : de zelfregulatie gebeurt bij een hogere intensiteit en de lading is verhoogd.

In de stand "verlichting" worden de drie bobijnen in parallel geschakeld om een grotere lading te bekomen.

### **Ontladen batterij.**

In een gegeven toestand van de schakelaar werkt de alternator zoals een magneto of een magnetisch vliegwiel.

De alternator stuurt dan onmiddellijk naar de onderbreker de stroom opgewekt in twee paar bobijnen. De gelijkrichter komt dan niet meer te pas. Wat betreft het derde paar bobijnen, deze gaan verder met het bevoorraden van de batterij die aldus sneller wordt opgeladen vermits er geen vraag meer is.

De spanning van de batterij stijgt en verzet zich meer en meer tegen de bron. De kracht geleverd aan de ontstekingsbobijn vermindert en er ontstaan haperingen. Dan moet de schakelaar terug in de normale stand gebracht worden.

### **Werking zonder batterij.**

Tijdens proefritten of competities kan de kabel die normaal aan de (-) negatief van de batterij bevestigd is aansluiten aan de massa.

Uit al wat hier beschreven is kan men besluiten dat er geen nood is aan een spanningsregelaar zoals in het geval van de dynamo's.

**Schilde, 25 februari 2017.**

Zullen we gaan of niet ? Grijs weer, koud en kans op regen, toch maar gaan, mijn broer opgehaald. Dat is er ene van *ogen open en zakken toe maar goed gezelschap*.

Eens aangekomen moeten we 1 km verder parkeren, dat wil zeggen dat er veel volk was.

Zoals steeds was de cafetaria goed gevuld maar achterin was er ook nog te zien en te koop.

Het Chiro lokaal omgetoverd in een verkoopzaal voor onderdelen die best niet in het nat gaan liggen, en buiten een goed gevulde tent.

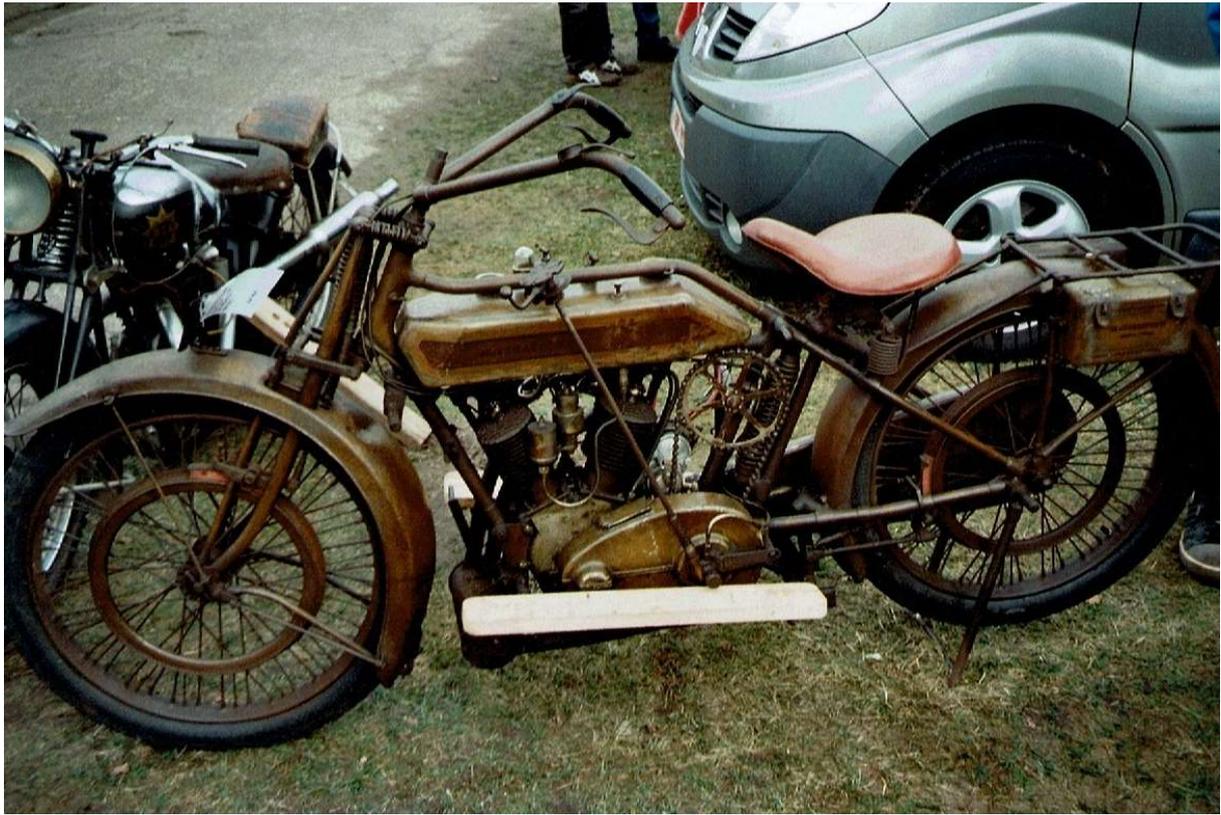
De mooiste en zeldzaamste motoren stonden buiten op een grasveld, het plein vol maar niet geordend zodat men over en weer moest gaan en goed zien dat men geen stand overgeslagen had.

En zo was onze dag weer goed.

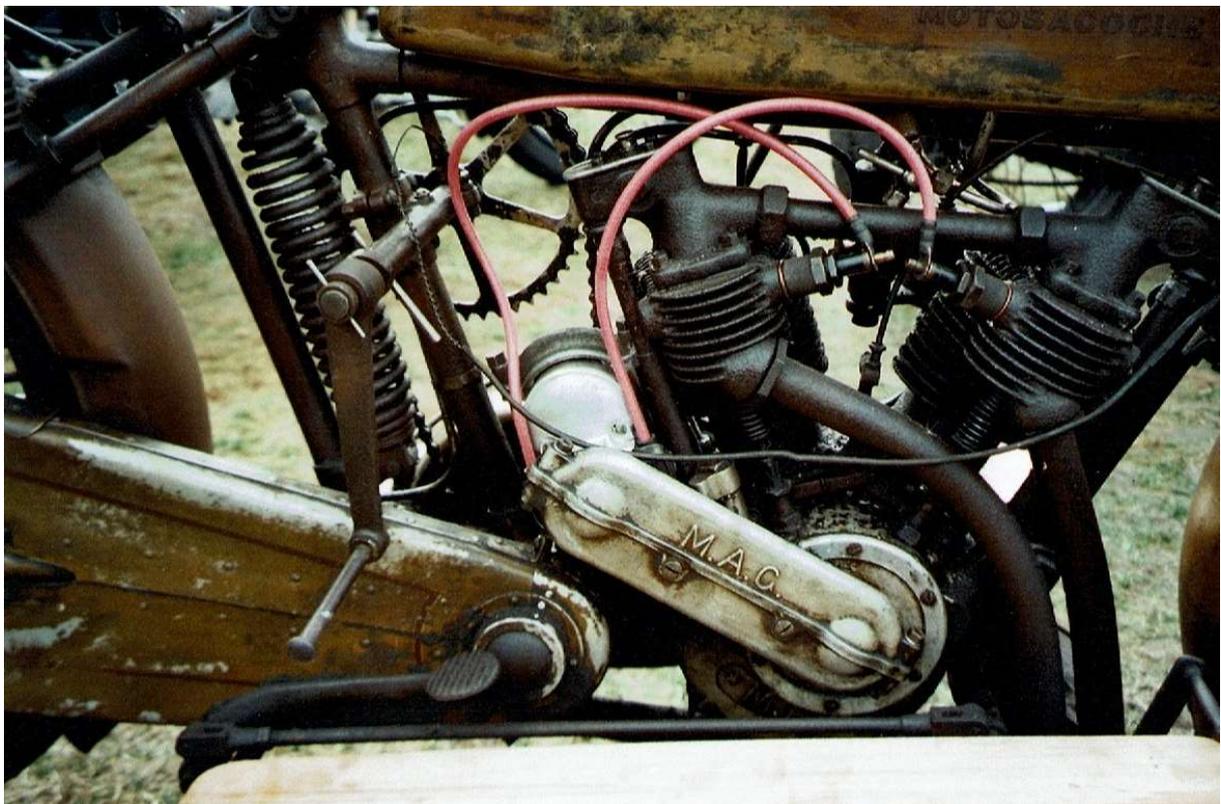
Uw dienaar, Mike Enfield.



*Gillet Legia 175 cc 1953*



*Motosacoche 600 cc Touring 1922*







# VESPASIENNE

# MMXVII

Ave Gallo-Romaines et Gallo-Romains,

Nous avons le plaisir de vous informer que la prochaine VESPASIENNE se déroulera le samedi 24 JUIN.

Nous honorerons VESPASIEN dans un lieu champêtre bordé de saules et de cours d'eau.

Nous vous tiendrons au courant du lieu de rendez-vous, du lieu de rencontre festif.

Y aura-t-il du sanglier par exemple est une bonne question ....

Votre joie, votre bonne humeur sont attendus avec vos destriers et vos chars....

Votre monture sera celle que vous jugerez utile afin de rallier les lieux de rendez-vous avec aisance et fiabilité ... Surtout la fiabilité.

Dans l'attente de vous revoir en forme, fringants ...

Philippus et les Vieux Clous vous saluent avec le V de Vespasien...

Philippus / 0608405138

# A G E N D A



## RUILBEURZEN - BOURSES

22/04/2017	Broemmerbeurs Gildenhuis Kapelstraat 296 HOBOKEN	Mail: <a href="mailto:Polflandria@telenet.be">Polflandria@telenet.be</a>
23/04/2017	KALKEN (Oost Vlaanderen) Kruisenstraat 9270 Kalken Oldtimer brommerrit 60 km	<a href="http://www.sintpietersfeestkalkenbe.eu">www.sintpietersfeestkalkenbe.eu</a> Tel. 0478 442554 Tel. 0496 324691
23/04/2017	Internationale Oldtimerbeurs Evenemententerrein Poelderstraat BUDEL (Nederland) HAMONT	Mail : <a href="mailto:info@oldtimerbeurs.be">info@oldtimerbeurs.be</a> <a href="http://www.oldtimerbeurs.be">www.oldtimerbeurs.be</a> Tel. 0031 653234010
11/06/2017	Bourse Court-St-Etienne PAM EXPO	Info : 0479 12 62 49 Info NL : 0479 63 97 10
25/06/2017	Zaal Den Donk Turnhout Zevendonk	<a href="https://bcturnhout.wordpress.com">https://bcturnhout.wordpress.com</a> Tel. 014 65 92 65
05- 06/08/2017	STEINFORT (G.D. Luxembourg) Cars and Bikes: expo + bourse	<a href="http://www.vintage-steinfort.lu">www.vintage-steinfort.lu</a>
16- 17/09/2017	Moto Retro WIEZE Thema Les 50 cc sportives	<a href="http://www.motoretrowieze.be">www.motoretrowieze.be</a>
01/10/2017	Retrobeurs WACHTEBEKE Sint-Laurenschool Jules Persijnplein 5	Tel. 054 50 14 46 na 19 uur Tel. 0496 03 32 58 na 19 uur
22/10/2017	Moto Retro Leuven	<a href="http://www.motoretrowieze.be">www.motoretrowieze.be</a>
04- 05/11/2017	Ruilbeurs ROESELARE Fabriekspand Veldstraat 59	<a href="http://www.veteraanmotorenhoutland.be">www.veteraanmotorenhoutland.be</a>
11- 12/11/2017	Ruilbeurs BLAUBERG-HERSEL T	<a href="http://www.omch.be">www.omch.be</a> Tel. 0499 67 30 44
09/12/2017	RANST domein Moervelden	<a href="http://www.vetfrakken.be">www.vetfrakken.be</a>
Elke 2 <sup>de</sup> Zondag v.d. maand	10u tot 12u Kofferbakverkoop "In de Fortuin" Gemeenteplein Kontich.	<a href="http://www.rAMCC.be">www.rAMCC.be</a>

## TREFFENS - CONCENTRATIONS

23/04/2017	Oldtimerrit pré 1969 BMW Motorclub Vlaanderen De Keyershoeve Bergsebaan 2 Sint Job in 't Goor	Mail: <a href="mailto:frank_marleen@telenet.be">frank_marleen@telenet.be</a> Tel. 0473 92 49 67
23/04/2017	Oldtimer brommerrit Kruisenstraat 9270 KALKEN	Tel. 0478 44 25 54 Facebook Oldtimer Brommers Kalken
07/05/2017	Ralley van de Zuiderkempen Kantine V.C. Blauberg	<a href="http://www.omch.be">www.omch.be</a> Tel. 014 54 81 17
12-14/05/2017	ACME Rondrit voor Amerikaanse motoren pré 1966	Info : J.P. Piron : 0473 99 15 07 Facebook : ACME
14/05/2017	Moto Retro Famenne Ardenne Marche-Bastogne-Marche (motos pré1960)	<a href="http://www.mrfa.be">www.mrfa.be</a> Tel. 084 32 22 84
19-21/05/2017	Balade des Vieux Clous dans le Nord Pas de Calais	Info : <a href="mailto:contact@confreriedesvieuxclous.fr">contact@confreriedesvieuxclous.fr</a>
21/05/2017	WASMES-AUDEMETS- BRIFFOEIL Balade motos pré 1940 Départ Dépôt du Tram	Mail: <a href="mailto:patrick-30@hotmail.be">patrick-30@hotmail.be</a> Tel. 0477 96 28 78
28/05/2017	Oldtimertreffen ZELEM Kerkplein Auto's, moto's, brommers, tractoren	<a href="http://www.pastoriezelem.be">www.pastoriezelem.be</a> Tel. 0474 22 41 33 <a href="mailto:t.zelemse.oldtimertreffen@gmail.com">t.zelemse.oldtimertreffen@gmail.com</a>
04/06/2017	Pallieterland Treffen pré 1975 Zakstraat 71 - RANST	<a href="http://www.vetfrakken.be">www.vetfrakken.be</a>
10/06/2017	Balade Court-St-Etienne	Tel. 0476 78 84 61
11/06/2017	Rallye Gaston Bétune Court-St-Etienne	Info : 0476 52 14 08 Info NL : 0479 63 97 10
18/06/2017	Balade St. Jean à BAISY-THY Motos et cyclos pré 1980	Info : Stéphane Petit : 0498 03 50 98
01-09/07/2017	Liège-Bratislava-Liège	Info : OMCA vzw Guy Marginet 0476-575795
09-10/09/2017	Moto Retro Famenne Ardenne Balade d'Automne (motos pré1960)	<a href="http://www.mrfa.be">www.mrfa.be</a> Tel. 084 32 22 84
17/09/2017	Oldtimer rit GULLEGEM +/- 55 km moto-brom pré 1975	<a href="http://www.oldtimerritgullegem.wordpress.com">www.oldtimerritgullegem.wordpress.com</a> Tel. 0474 03 24 54

## EXPOSITIONS      TENTOONSTELLINGEN

23/04/2017	KALKEN oldtimershow voor auto's, moto's en fietsen	<a href="http://www.sintpietersfeestkalkenbe.eu">www.sintpietersfeestkalkenbe.eu</a> FACEBOOK : Oldtimer Brommers Kalken
04- 05/11/2017	Expo beurs ROESELARE Fabriekspand Veldstraat 59 Thema Franse Motoren	<a href="http://www.veteraanmotorenhoutland.be">www.veteraanmotorenhoutland.be</a>

## COMPETITION      CROSS      TRIAL      CIRCUIT

14- 16/07/2017	CHIMAY Classic Bikes + bourse pièces	<a href="http://www.circuit.be">www.circuit.be</a> Mail : <a href="mailto:info@circuit.be">info@circuit.be</a>
19- 21/08/2017	GEDINNE Belgian Classic Trophy	<a href="http://www.crmb.be">www.crmb.be</a>

### **RACING INFO :**

CRMB Classic Racing  
Motorcycles Belgium

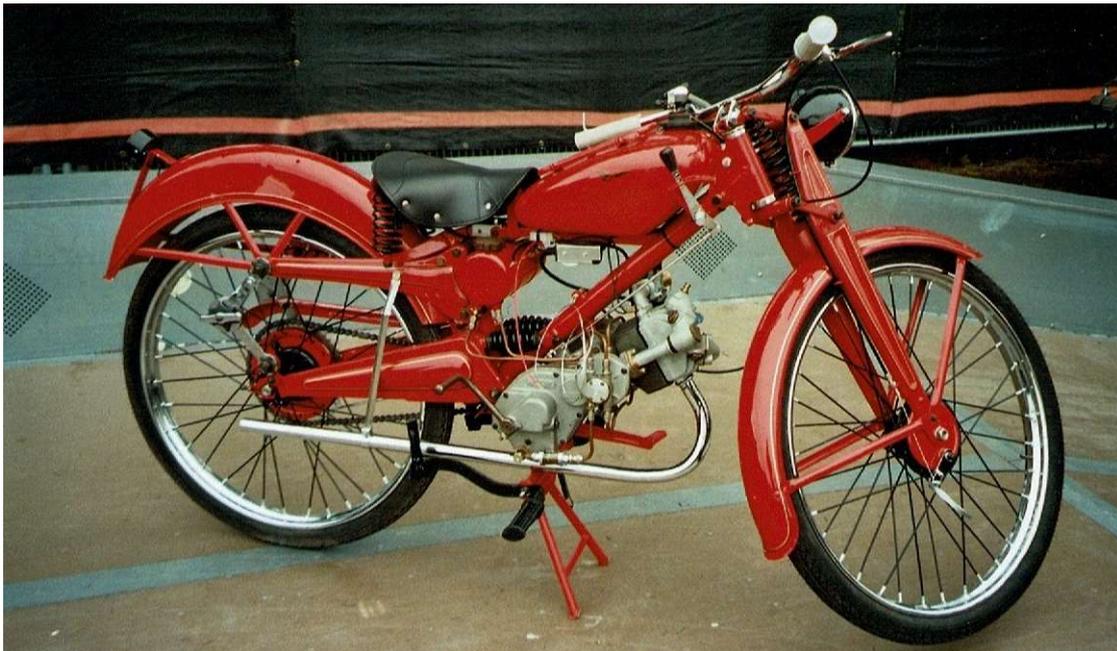
[www.crmb.be](http://www.crmb.be)

[info@crmb.be](mailto: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>



*Guzzino 73 cc 1952 (foto M. Vanhouche)*

## 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.

Informatie voor onze kalender wordt liefst tweetalig opgestuurd.

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

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 en derde vrijdag van de maand / Les 1<sup>er</sup> et 3<sup>ème</sup> vendredis du mois:

**Cafeteria Sporthal Verbrande Brug**

**Vaartstraat 198**

**1850 Grimbergen**

*In samenwerking met*

*En collaboration avec*



**SPECIALISTES DE MARQUES  
MERKEN SPECIALISTEN**

<b>AERMACCHI-HD</b>	Rik Van Eycken e-mail: rikvaneycken@telenet.be	
<b>ADLER</b>	Gustave Goffin , Rue Fernand Stimart 7 , 5020 Namur (Vedrin)	Tel: 081/21.04.12
<b>AJS / MATCHLESS</b>	Paul St Mard, Av Prekelinden 33, 1200 Bruxelles	GSM: 0494.34.10.34
<b>BSA</b>	Fernand Coosemans , A. Servaislei 32 , 2900 Schoten	Tel: 03/658.72.31 Fax: 03/658.39.47
<b>DKW</b>	Marnix Carlier , Rekkemsestraat 107 , 8510 Marke	Tel: 056/25.88.26
<b>DNEPR + URAL</b>	Bodenhorst Raoul, Bergensestw. 769 1600 Sint Pieters Leeuw bodenhorst@skynet.be	Tel: 02/361.20.01
<b>FN</b>	Verhaeghe Michel, Rogierlaan 65, 8400 Oostende	Tel: 059/50.69.59 Fax: 059/80.58.44
<b>GILLET</b>	Yves Champion, Rue Dr Elie Lambotte 243,1030 Bruxelles ycampion.gillet@skynet.be	Tel: 02/425.89.91
<b>HARLEY DAVIDSON 750cc Leger, burger en servicar 1937-1973 en Amerikaanse motoren</b>	JP Piron Kruiskensheide 33 1502 Lembeek	Tel. 0473-991507
<b>INDIAN</b>	Christian Dupont, Rue des Chevreuils 1, 6534 Gozée	Tel: 071/51.08.93
<b>Machine de Guerre Legermotoren</b>	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
<b>MAICO (Scooters + motos)</b>	Luc Bohets , Ronsen Heerweg 19 , 9700 Oudenaarde	Tel: 055/49 87 19 GSM: 0495/37.64.13
<b>MOTO GUZZI</b>	Manu Mommens Sasweg 3, 1820 Perk e-mail: emmanuel.mommens@telenet.be	GSM: 0477/43.55.02
<b>NIMBUS</b>	Geert Huylebroeck, Suikerstraat 73, 9340 Lede	Tel: 053/80.56.36
<b>NORTON</b>	Jan Kerkhof, Leliestraat 76b, 8210 Zedelgem nocfbred@yahoo.co.uk	Tel: 0497 / 577.000
<b>NSU</b>	Stephane Oger, Rue des trois Ruisseaux 53, 1450 Chastre	Tel:010/65.85.88
<b>ROYAL ENFIELD</b>	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
<b>ROYAL NORD + bromfietsen/véломoteurs</b>	Eric Steyls , Ulbeekstraat 11 , 3832 Wellen	Tel: 012/74.40.74
<b>SAROLEA</b>	Ronald Danis, Prins Albertlaan 68, 8400 Oostende saroleadanis@skynet.be	Tel 059/32.03.05 GSM: 0474/284324
<b>VESPA Scooters</b>	Walckiers Daniel, Plankenstraat 53 bus1, 1701 Itterbeek danielwalckiers@hotmail.com	Tel: 0477/ 92.68.62
<b>WHIZZER</b>	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 !**