

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

Maandelijks tijdschrift – Revue mensuelle.
Oktober /Octobre 2017

Numéro **367^{ste}** nummer

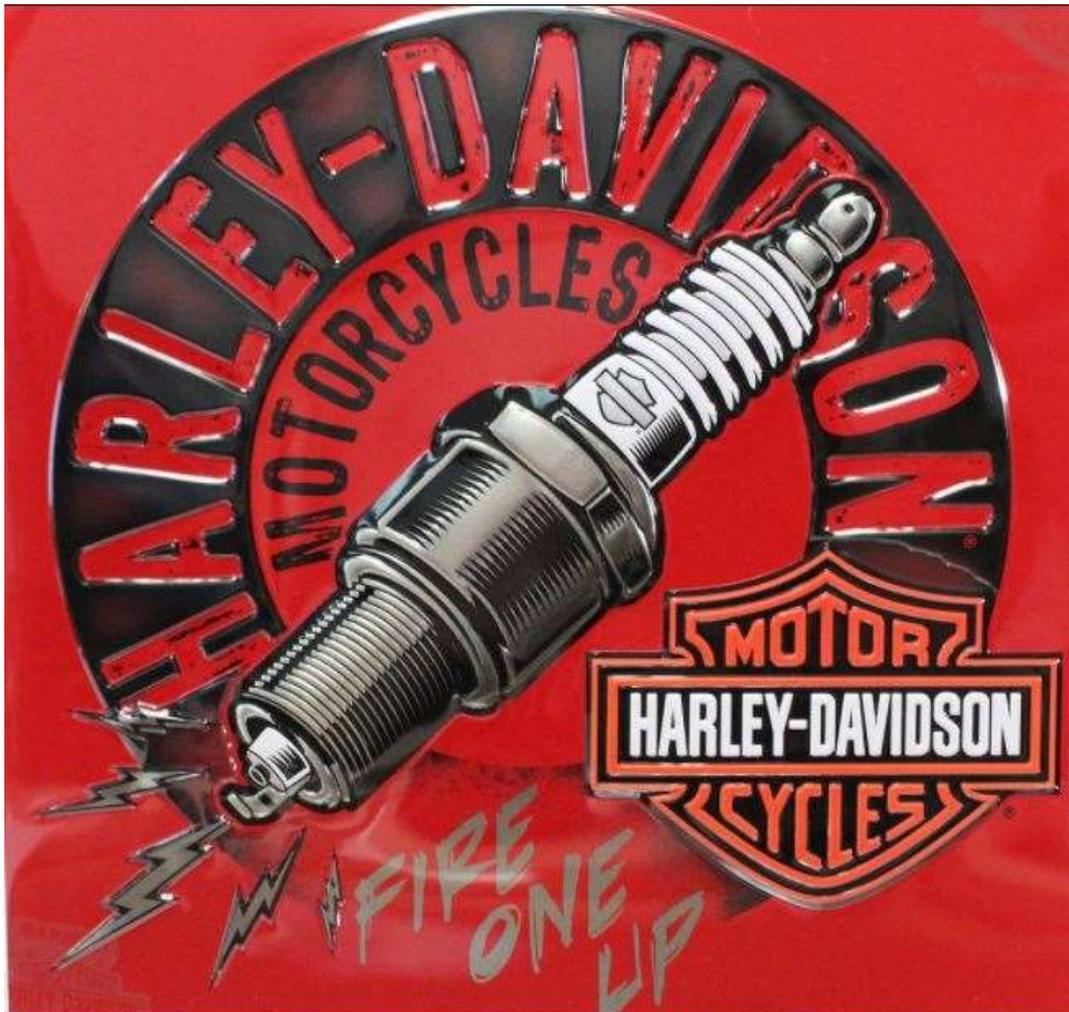
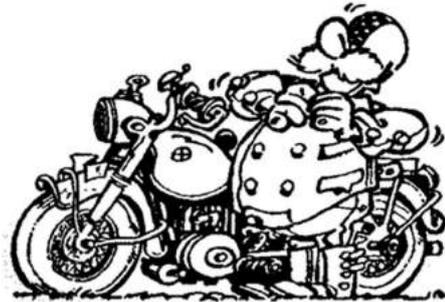
Verzending -expédition :
Postkantoor Laken
P: 002930

Jumelé avec
Verbroederd met
VMCC South Wales
AMCA Europe

Affilié à
Aangesloten bij
FBVA-BFOV



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



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
E-Mail : post@classic-motorcycles-belgium.be

Le petit mot du Président.

Causerie de ceci, cela et autres choses.

Très chère(s) ami(e)s,

L'automne est le printemps de l'hiver, poétique n'est-il pas ?

Cela permet une petite réflexion sur le temps qui passe et qui ne s'arrête pas, nous devons faire avec...

Il en va de même pour les membres du comité de notre vénérable club, les uns s'en vont vers d'autres pâturages, après avoir donné de leur temps, de leurs connaissances, de leur amitié à d'autres membres mais toujours avec la certitude que quelqu'un d'autre prendra le relais tout en maintenant et l'esprit et la qualité de la communication.

Ceci pour vous dire que nous sommes à la recherche de quelqu'un qui pourrait seconder et à terme remplacer notre rédacteur Jacques Bastiaens. Il est également actif dans les relations publiques (notre stand à Wieze, c'est lui). A ce propos, nous manquons toujours de volontaires pour monter, démonter et tenir le stand du club. En fait Jacques est toujours accompagné de Marie-Henriette, ce qui revient à chercher une équipe déjà rodée... Avec Jacques et Marie-Henriette, nous avons un "tout en un..." Pas évident mais tellement plus facile pour tous...! Les personnes actives et imaginatives savent constituer et fidéliser un réseau. Le travail ainsi réparti est moins lourd à porter.

Notre ancien membre du comité Philippe Godin a proposé de gérer notre réseau informatique, ce qui est tout à son honneur.

Je suis sûr que notre club regorge de gens capables et de bonne volonté. La prochaine causerie ne sera pas triste non plus...

Bonnes routes,

Restez prudents

A vous voir bientôt.

Paul Saint-Mard, Président.

Important : Soyez présents en nombre à notre assemblée générale à Grimbergen le 17 Décembre à 15.30h. Convocation suivra.

Het woordje van de Voorzitter.

Over ditjes, datjes en andere zaken.

Beste vrienden en vriendinnen,

Poëtisch gezien is de herfst de lente van de winter. Of niet ? Dit laat ons toe, stil te staan bij de tijd die loopt en niet stil staat. We moeten ermee leven... Zo gaat het ook met de bestuursleden van onze eerbiedwaardige club. Sommigen gaan op andere weiden grazen nadat ze hun tijd, hun kennis en hun vriendschap gedeeld hebben met de medeleden. Maar steeds met de zekerheid dat er iemand klaar staat om de fakkel met dezelfde geest en dezelfde communicatie vaardigheden over te nemen. Dit alles om jullie te zeggen dat we op zoek zijn naar iemand die onze redacteur, Jacques Bastiaens, zou kunnen bijstaan met het oog op een latere vervanging. Hij is ook actief in onze *public relations*, onder andere voor het monteren en bemannen van onze clubstand in Wieze. Daar kunnen we steeds vrijwilligers gebruiken. Voor dit werk is Jacques steeds vergezeld van Marie-Henriette, wat erop wijst dat dit ploegje goed geroedeerd is... Met Jacques en Marie-Henriette hebben we er twee voor de prijs van een. Niet vanzelfsprekend, maar toch zo gemakkelijk voor iedereen... Actieve personen met een beetje verbeelding kunnen een netwerk oprichten en in stand houden. Zodoende wordt het werk verdeeld en voor iedereen wat lichter. Ons voormalig bestuurslid Philippe Godin heeft voorgesteld om ons computer netwerk te beheren, wat hem eert. Ik ben er zeker van, dat onze club overvloed heeft aan bekwame leden van goede wil.

Mijn volgend woordje zal u ook verbazen.

Geniet van het rijden, wees voorzichtig.

Paul Saint-Mard,

Voorzitter.

Belangrijk bericht : wij verwachten u talrijk op onze algemene vergadering te Grimbergen op 17 december om 15.30uur.

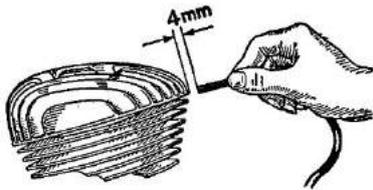
Uitnodiging volgt.

VERIFICATION DE L'ALLUMAGE.

A. Par volant magnétique.

Si le mauvais fonctionnement du moteur provient de la partie électrique, on opérera comme suit :

1. Faire tourner le moteur au kick. On détache le fil de bougie et on l'approche de la masse.

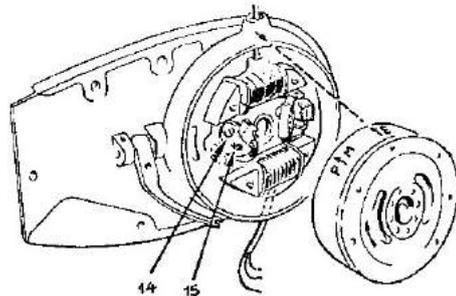


Si l'on tire des étincelles de 4 mm c'est que tout est en ordre sauf la bougie qui est à remplacer à moins qu'il ne faille couder l'électrode de masse ou nettoyer la bougie.

2. S'il n'y a pas d'étincelle :

- Vérifier si la connexion haute tension est parfaite et si le fil de bougie est en bon état.

- Voir si les contacts du rupteur s'écartent quand le repère du rotor passe près de celui du stator (voir réglage et figure ci-contre).



Il se peut, si l'arrachement précédemment décrit est voisin de zéro, c'est-à-dire quand la masse du rotor échappe juste à celle du bobinage, que le volant magnétique produise des étincelles et n'en produise plus lorsque l'on utilise le phare. Cela signifie que le volant doit être réglé, autrement dit que l'étincelle ait lieu quand la flèche-rotor se mettra en face de la flèche-stator (voir schéma).

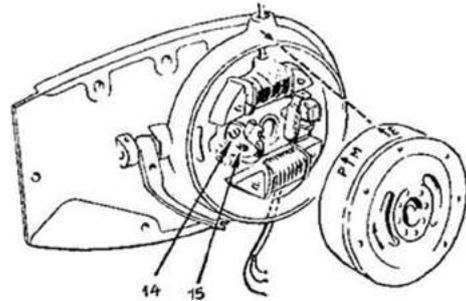
- S'assurer de la libre oscillation du rupteur sur son axe en agissant avec le doigt.
- Vérifier si les contacts du rupteur sont propres. Si nécessaire, les raviver avec une lime très plate spéciale, ou du papier émeri, vérifier l'écartement maximum (0,4mm).

3. S'assurer de l'état du condensateur.

a) S'il est électriquement "coupé", le moteur sera difficile à mettre en marche et aura tendance à boiter au ralenti. On pourra constater de fortes étincelles aux rupteurs mais les étincelles tirées entre l'extrémité du fil de bougie et la masse seront faibles.

b) Si le condensateur est claqué (autrement dit que l'isolement entre les deux plaques est percé, mettant les deux pôles en court-circuit) il n'y aura aucune étincelle aux rupteurs, ni entre le fil de bougie et la masse. En déconnectant le condensateur, on se retrouvera dans le cas (a) et de petites étincelles visibles prouveront que la bobine est bonne. Par contre s'il n'apparaît aucune étincelle après avoir remplacé le condensateur, c'est que la bobine est mauvaise et doit être remplacée.

4. Voir si le rotor est bien calé sur l'arbre. Même si l'allumage est bon, l'étincelle ne peut pas se produire au moment voulu tenant compte de l'avance nécessaire. Dans ce cas, le rotor est à bloquer suivant les flèches.



5. Si le calage et le primaire sont en ordre d'après les vérifications qui viennent d'être exposées, on dégagera le câble d'allumage afin qu'il ne touche à la masse du moteur en aucun point entre le volant et la bougie. S'il se produit maintenant une étincelle en procédant comme en (1), le câble d'allumage est à remplacer. Sinon, et c'est rare, remplacer la bobine d'allumage dans le volant magnétique.

Remarque : Si la bobine est extérieure au volant, celui-ci ne produit que la basse tension, la haute tension étant générée dans la bobine.

Tout en agissant sur le kick, on placera un voltmètre pour courant alternatif entre la borne d'arrivée du courant et la masse, c'est-à-dire entre (1) et la masse. S'il marque, c'est que le primaire dans le volant est bon. Une lampe témoin de 6 volts placée de la même façon rougirait. Le voltmètre placé entre (2) et la masse doit encore marquer, sinon le primaire de la bobine serait coupé. Quand on place un fil bien isolé entre la borne de sortie de la haute tension et la masse, on doit pouvoir tirer à l'autre extrémité des étincelles de 4 mm quand on agit sur le kick.

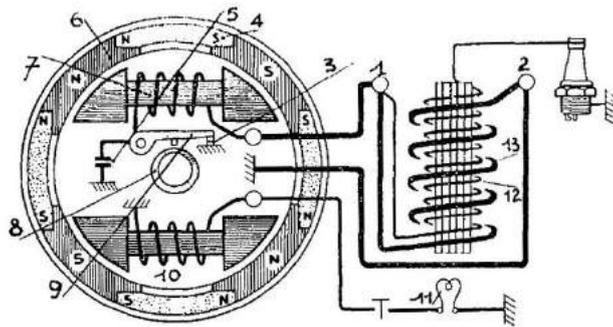


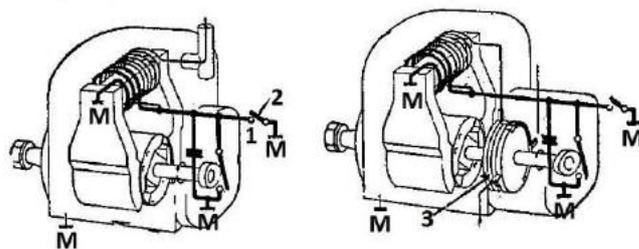
Schéma du volant magnétique (bobine séparée).

1 et 2. Bornes primaires — 3. Contacts des rupteurs — 4. Aimants — 5. Condensateur — 6. Masses polaires — 7. Bobine d'allumage — 8. Came — 9. Linguet — 10. Bobine d'éclairage — 11. Ampoule — 12. Enroulement secondaire — 13. Enroulement primaire.

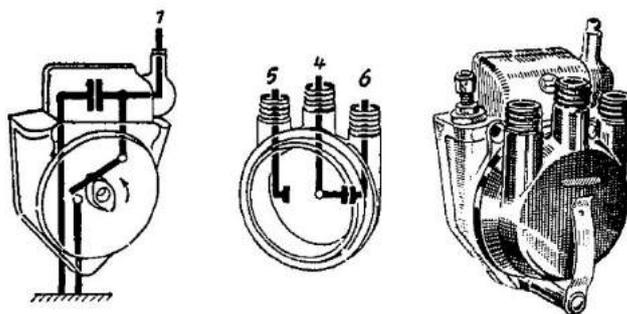
Les pannes de bobine, si l'appareillage est de bonne qualité, sont exceptionnelles et ne se produisent que si, le courant n'étant pas coupé à l'arrêt, les vis platinées sont restées fermées. Ne jamais omettre de couper le courant à l'arrêt.

Une extrême propreté est nécessaire pour tous les appareillages électriques. Ne pas abuser d'huile. Utiliser discrètement de l'huile de vaseline. Une ou deux gouttes dans les godets graisseurs de la magnéto de temps à autre suffisent pour imprégner les feutres.

B. Par magnéto (1 ou 2 cylindres)



A gauche : Magnéto à aimants tournants pour moteur à 1 cylindre ;
à droite : Magnéto à aimant tournant pour moteur à deux cylindres.



Rupteur et distributeur d'un 2 cylindres.

Lorsque l'allumage est assuré par magnéto :

1. On fait tourner le moteur au kick, on détache le fil de bougie et on l'approche de la masse. Si l'on tire des étincelles de 2 à 3 mm c'est que tout est en bon état sauf la ou les bougies. Elles sont peut-être à nettoyer. L'électrode de masse est peut-être à couder (0,4 mm). Sinon remplacer la ou les bougies.

2. S'il n'y a pas d'étincelle dans le cas précédent :

Vérifier si la connexion haute tension est parfaite et si le fil de bougie est en bon état. Dégager le câble d'allumage afin qu'il ne touche à la masse en aucun endroit entre la magnéto et la ou les bougies. S'il se produit maintenant une étincelle en procédant comme en (1), le (les) câble(s) est (sont) à remplacer.

3. Si l'on n'a pas de résultat après avoir examiné les points (1) et (2), faire tourner la magnéto avec le kick après avoir remplacé le fil haute tension par des bouts de conducteurs bien isolés. L'une des extrémités de ce fil est enfoncée dans la borne haute tension de la magnéto, l'autre est présentée à la masse. On doit pouvoir y tirer des étincelles de 2 à 3 mm. Si c'est le cas, la magnéto est en bon état.

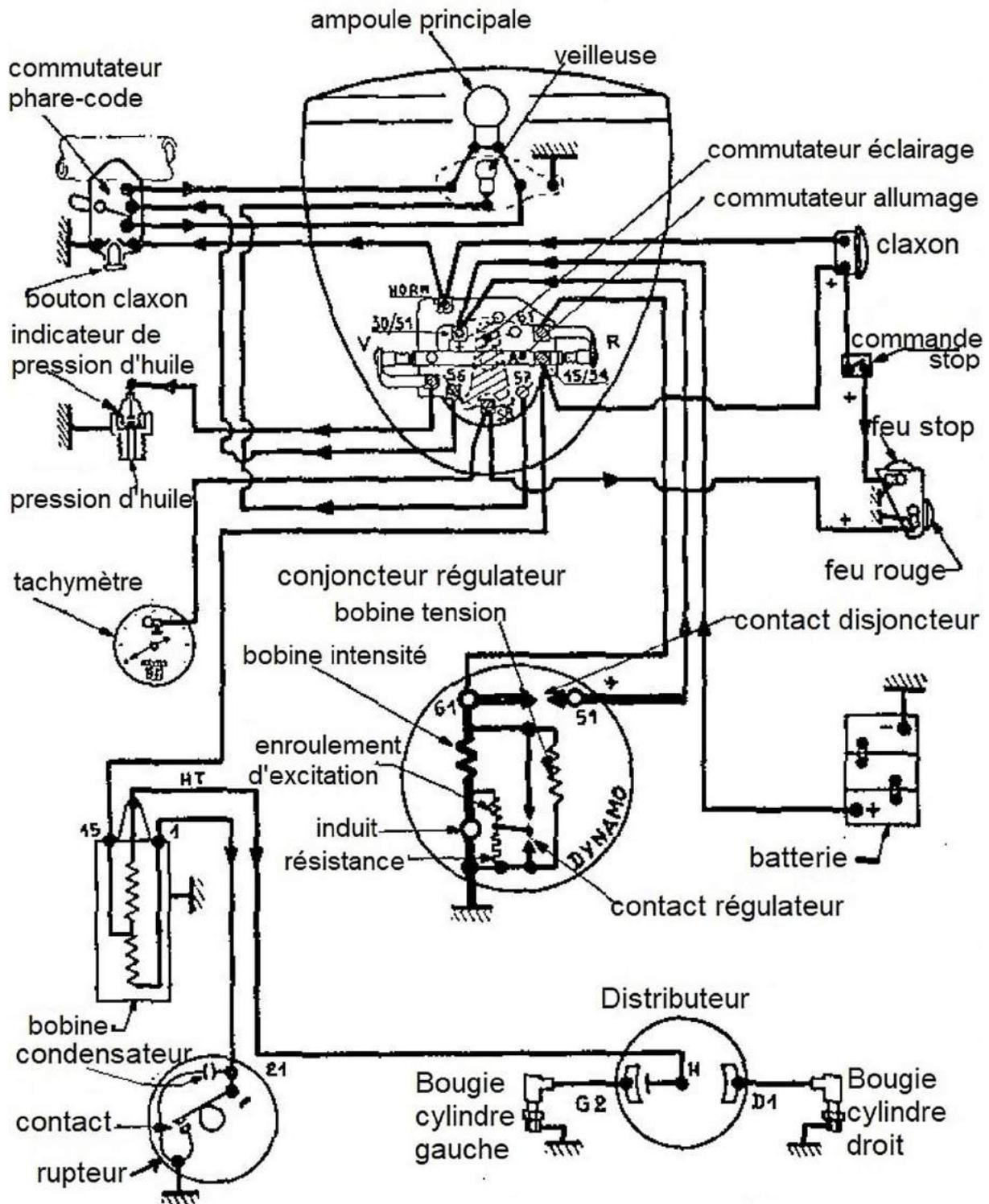
Dans le cas contraire, on vérifiera les rupteurs (propreté, écartement maximum quand on fait tourner la came de soulèvement).

Si l'on voyait de fortes étincelles au rupteur, le condensateur serait à suspecter mais le cas est extrêmement rare avec les magnétos.

4. Lorsque les vérifications précédentes n'apportent pas d'amélioration, la magnéto est à démonter et à vérifier.

C. Par l'allumage par batterie.

Faisons tourner le moteur au kick. Déconnectons le fil de bougie de la tête de celle-ci et présentons le fil détaché à quelques millimètres de la masse (4 à 5 mm). Si l'étincelle saute, il ne peut y avoir d'inconvénient que sur les bougies. Pour éviter de prolonger l'examen, le mieux est de remplacer momentanément les bougies existantes par d'autres tenues en réserve et considérées comme bonnes.



Schema allumage - éclairage - batterie Saroléa Atlantic

Supposons que l'étincelle n'ait pas jailli dans les circonstances précitées. On enlève alors le chapeau du distributeur, on vérifie si les rupteurs sont fermés - éventuellement, on les met en contact par un coup de kick - et on agite le linguet tandis que l'on approche de la masse le fil haute tension qui s'enfonçait dans la borne centrale du distributeur.

Si l'on peut obtenir de cette façon des étincelles de 6 à 7 mm, tandis qu'il était impossible d'en obtenir de cette longueur à l'extrémité d'un fil de bougie, il faudra vérifier le rotor-distributeur et la tête du distributeur. Le rotor peut présenter des boursoufflures. La tête du distributeur peut être humide ou fêlée.

Lorsqu'il n'y a pas de courant haute tension à la sortie du secondaire, on remplace successivement la bobine et, si nécessaire, le condensateur. Si ces essais ne donnent aucune amélioration, le primaire est alors à suspecter. Pour le vérifier, s'il n'y a pas d'ampèremètre, on en intercale un entre le fût de l'accu qui n'est pas à la masse et le soulier de câble qui vient d'être déconnecté.

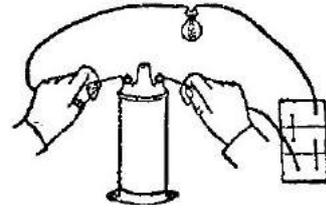
On fait tourner le moteur au kick et on vérifie quelles sont les indications fournies par l'ampèremètre. Tandis que le moteur tourne lentement on doit voir l'aiguille de l'ampèremètre osciller entre 0 et 3 ampères de charge. Dans ce cas, le primaire est en bon état et le défaut ne peut se trouver que dans le condensateur ou dans la bobine que l'on remplacera l'un après l'autre. Si l'aiguille de l'ampèremètre ne bouge pas et indique une décharge de 3 ampères, c'est que la rupture ne se produit pas ou que les contacts des rupteurs sont court-circuités à la masse. Un ampèremètre qui indique toujours *zéro* quand on fait tourner le moteur au kick, renseigne que le circuit primaire est interrompu. Il suffit alors généralement d'amener du courant directement à la bobine en raccordant celle-ci par un fil volant si le générateur est une dynamo. Une décharge importante et continue marquée par l'ampèremètre signifie que le primaire est à la masse entre l'ampèremètre et la bobine. Il suffit de vérifier où ce bout de fil pourrait toucher la masse et de l'en écarter.

Comme on peut s'en rendre compte, un dépannage d'allumage par batterie est une chose anodine et rapide à condition que l'utilisateur emporte avec lui une bobine, un condensateur, deux bougies et un bout de fil. Et aussi, pour parer à toutes les éventualités, un linguet complet. Ces petits accessoires ne sont ni lourds, ni encombrants.

Le motocycliste devrait toujours les emporter dans son coffre.

D. Vérification d'une bobine.

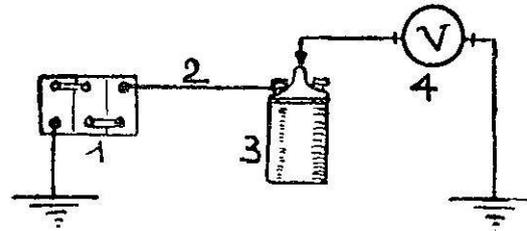
1. On mesure tout d'abord la valeur du courant qui passe par le primaire et on compare l'indication obtenue avec celle que l'on relève sur une bobine neuve de même marque dans laquelle la lampe doit être remplacée par un ampèremètre.



S'il y a court-circuit dans le primaire de la première bobine, le courant qui passe sera plus grand que dans la deuxième mesure.

2. Pour vérifier le secondaire, il faut employer un voltmètre.

Un voltmètre est en somme, un milliampèremètre à haute résistance interne.



On sait que le secondaire est branché sur le primaire des bobines dont les carcasses sont en bakélite.

S'il y a des spires jointives, autrement dit, si des spires secondaires sont en court-circuit le voltmètre marquera plus pour la bobine à l'essai que pour celle de même marque en bon état.

Remarque : l'essai doit se faire quand les bobines sont chaudes.

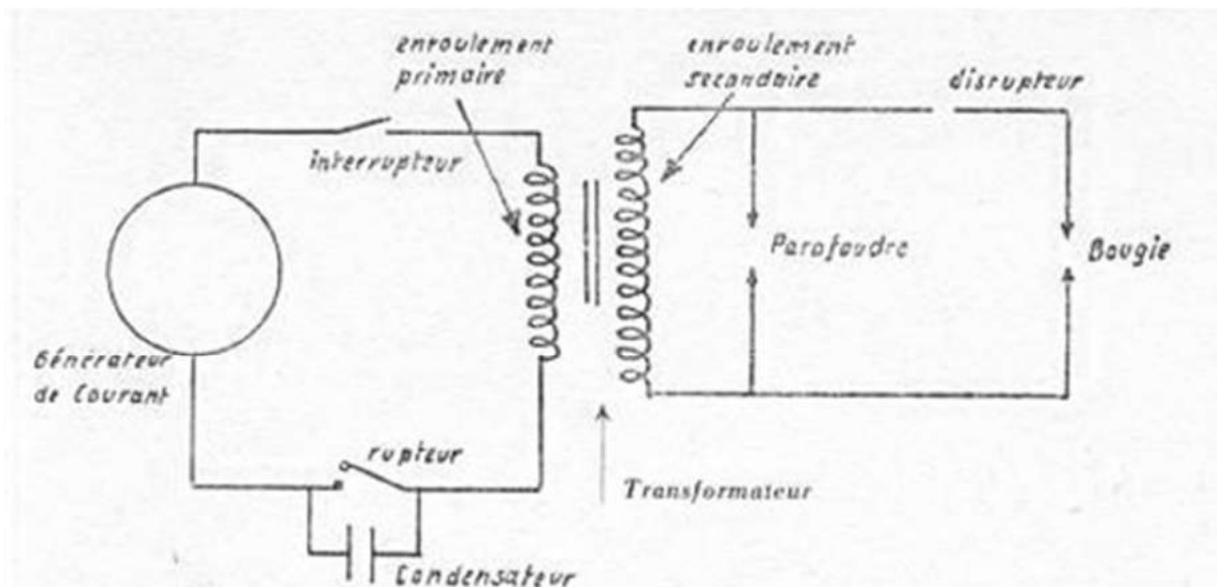


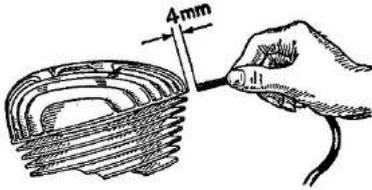
Fig. 128: Schema de Principe d'un Appareil d'Allumage.

NAZICHT VAN DE ONTSTEKING.

A. Met magnetisch vliegwiel.

Indien de slechte werking van de motor zijn oorzaak vindt in het elektrische gedeelte zal men als volgt tewerk gaan :

1. Met de kick de motor doen draaien. Men maakt de kabel van de bougie los en men brengt hem dicht bij de massa.

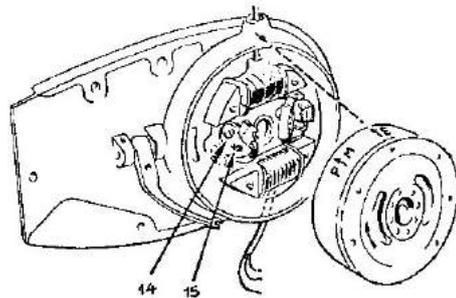


Als men vonken van 4 mm bekomt, is het een teken dat - op de bougie na - alles in orde is. Het kan nodig zijn, de massa elektrode af te stellen of de bougie te kuisen.

2. Indien er geen vonk is :

- De hoogspanningskabel en de bougie nazien.

- Nagaan of de contacten van de onderbreker open gaan wanneer het merkteken van de rotor overeen komt met die van de stator (zie afstelling en tekening hiernaast).



Indien de beschreven onderbreking dicht bij de *nul* is, d.w.z. wanneer de massa van de rotor verschilt met deze van de wikkeling, kan het zijn dat het magnetisch vliegwiel vonken doet ontstaan en er geen meer levert wanneer de verlichting aan staat.

Dit wil zeggen dat het vliegwiel bijgesteld moet worden, zodanig dat de vonk ontstaat wanneer het pijltje van de rotor overeen stemt met die van de stator (zie schema).

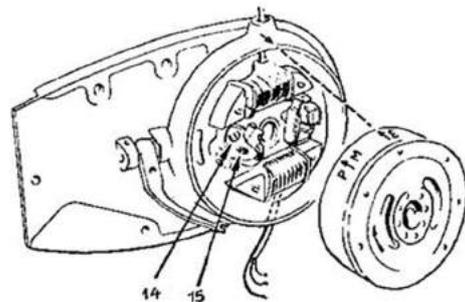
- Zich met een lichte vingerbeweging verzekeren van de vrije beweging van de onderbreker op zijn as.
- Nazien of de contacten van de onderbreker proper zijn. Indien nodig, wat bijwerken met een plat vijltje, of met schuurpapier. Afstellen op 0,4mm.

3. De staat van de condensator nazien.

a) Indien deze elektrisch afgesneden is zal de motor moeilijk in gang gezet worden en zal op *ralenti* onregelmatig draaien. Men zal sterke vonken vaststellen aan de onderbrekers maar de vonken tussen de bougiekabel en de massa zullen zwak zijn.

b) Indien de condensator dorgeslagen is (anders gezegd, wanneer de isolatie tussen de twee platen beschadigd is en de twee polen in kortsluiting zijn), dan heeft men geen enkele vonk aan de onderbrekers, noch tussen de bougiekabel en de massa. Als men nu de condensator loskoppelt zal men terug op het geval (a) komen en kleine zichtbare vonkjes zijn een teken dat de wikkeling nog goed is. Daar tegenover, indien men geen vonken ziet na vervanging van de condensator, is dit een teken dat de wikkeling defect is en moet vervangen worden.

4. Nazien of de rotor goed bevestigd is op de as. Zelfs indien de ontsteking goed is, kan de vonk niet op het gewenste tijdstip ontstaan, rekening houdende met de nodige voorontsteking. In dit geval moet men de rotor bevestigen volgens de pijltjes.

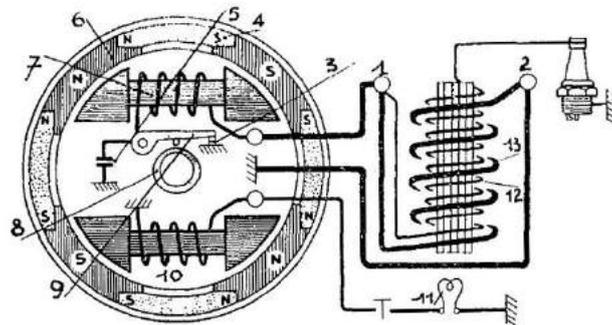


5. Indien de afstelling en de primaire goed zijn bij het nazicht, zal men de ontstekingskabel los maken zodanig dat hij de massa van de motor op geen enkel punt tussen het vliegwiel en de bougie raakt. Indien er nu een vonk ontstaat, zoals in (1) beschreven, moet men de ontstekingskabel vervangen. Indien geen vonk (een zeldzaam geval), moet men de ontstekingsbobijn in het magnetisch vliegwiel vervangen.

N.B : Indien de bobijn zich buiten het vliegwiel bevindt, levert het vliegwiel alleen laagspanning, en levert de bobijn hoogspanning.

Terwijl men kickt, zal men een voltmeter voor wisselstroom plaatsen tussen de toevoerklem en de massa, hetzij tussen (1) en de massa. Als hij uitslaat wil dit zeggen dat de primaire in het vliegwiel goed is. Een testlampje op dezelfde plaats als de voltmeter zou branden. De voltmeter, aangesloten tussen (2) en de massa moet nog uitslaan, zoniet is de primaire van de bobijn onderbroken.

Indien men een geïsoleerde draad aansluit aan de hoogspanningsklem en de massa, moet men vonken van 4 mm bekomen bij het kicken.



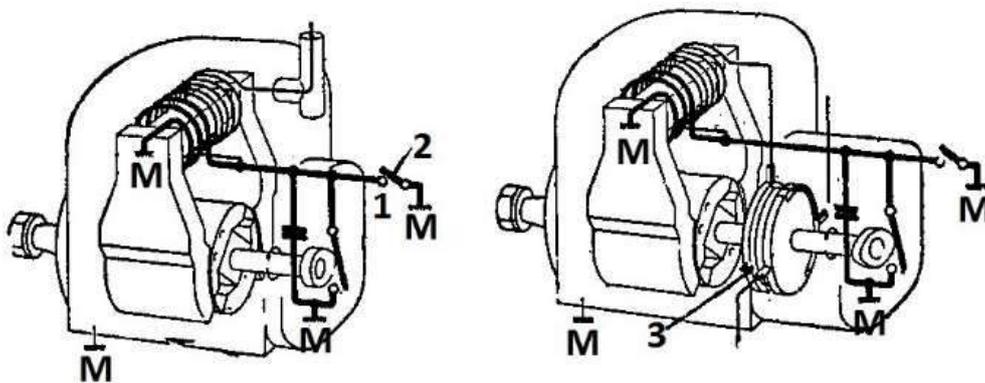
Schema van het magnetisch vliegwiel met afzonderlijke bobijn.

- 1 en 2. Klemmen van de primaire. 3. Contacten van de onderbrekers. 4. Magneten.
 5. Condensator. 6. Poolmassa's. 7. Ontstekingsbobijn. 8. Nok. 9. Hamertje.
 10. Verlichtingsbobijn. 11. Lampje. 12. Secundaire wikkeling. 13. Primaire wikkeling.

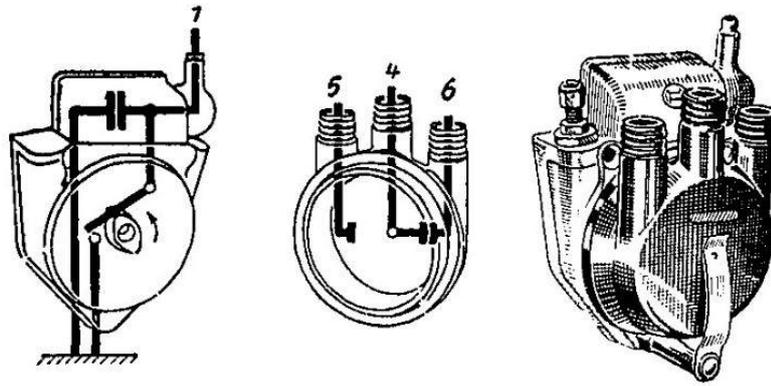
Bij degelijk materiaal zijn de breuken aan de bobijn uiterst zeldzaam en ontstaan slechts wanneer de stroom niet onderbroken is en de onderbrekers gesloten zijn. Vergeet nooit de stroom te onderbreken, d.w.z. het contact afzetten.

Elektrische apparatuur vraagt grote netheid. Geen overdaad aan olie. Gebruik met mate vaseline. Af en toe een paar druppeltjes op de smeerpunten van de magneto zijn voldoende om de vilten te verzadigen.

B. Met magneto (1 of 2 cilinders)



*Links : Magneto met draaiende magneten voor éencilinder motor.
 Rechts : Magneto met draaiende magneet voor tweecilinder motor.*



Onderbreker en verdeler van een tweecilinder.

Wanneer de ontsteking verzekerd wordt bij magneto :

1. Met de kick de motor doen draaien. Men maakt de kabel van de bougie los en men brengt hem dicht bij de massa. Indien men vonken bekomt van 2 tot 3 mm, dan is alles O.K. behalve de bougies. Deze moeten misschien gekuist of vervangen worden. De massa elektrode moet misschien afgesteld worden (0,4 mm).

2. Indien men geen vonken bekomt :

De verbinding van de hoogspanning en de bougiekabel nazien. De ontstekingskabel zodanig losmaken dat hij op geen enkel punt de massa raakt tussen de magneto en de bougies. Indien - handelend zoals in (1) - er nu een vonk ontstaat, betekent dit dat de kabels moeten vervangen worden.

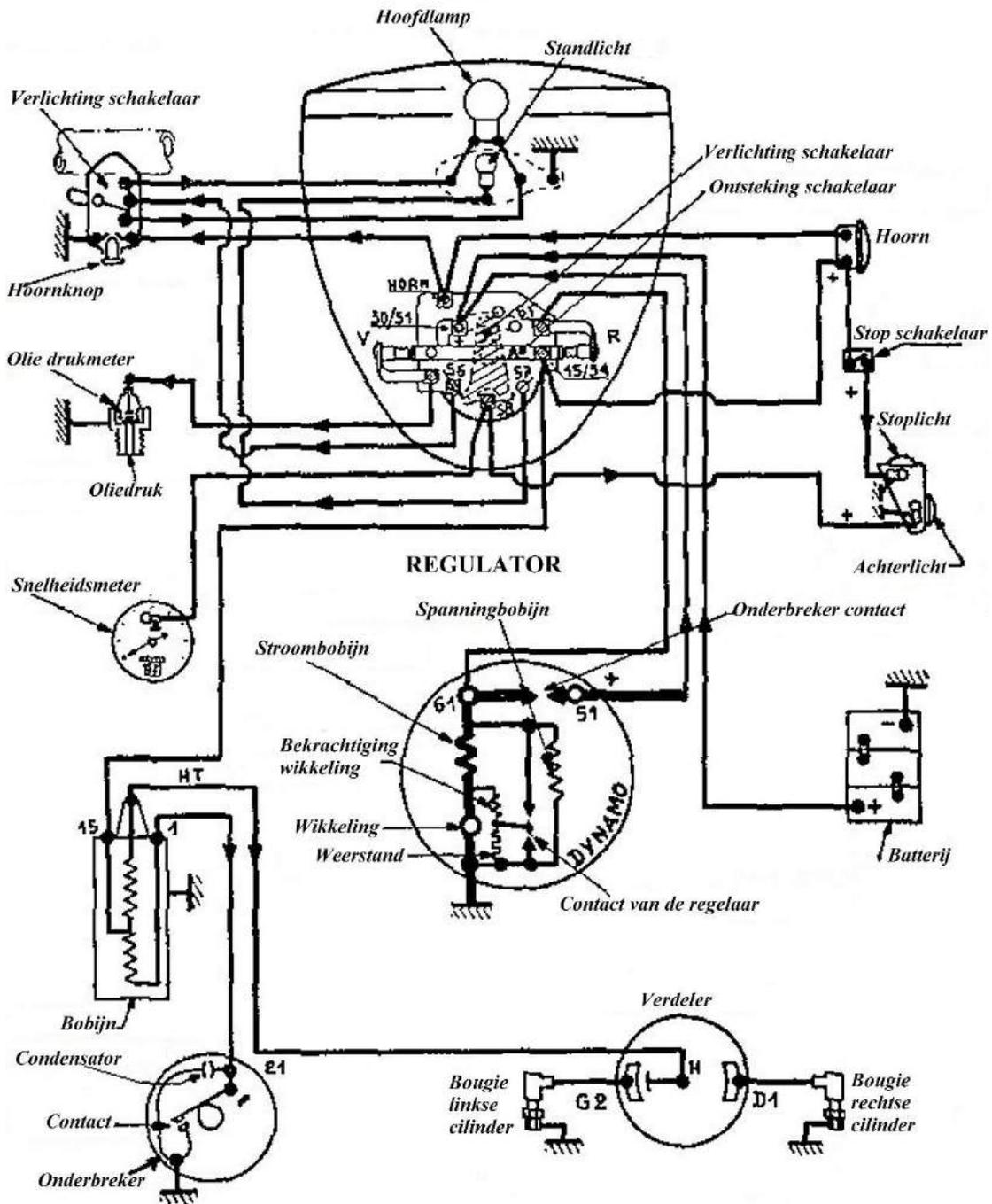
3. Indien men na (1) en (2) geen resultaat heeft, de hoogspanningskabel vervangen door een goed geïsoleerde draad en vervolgens kicken om de magneto te doen draaien. Deze draad verbindt de hoogspanningsklem met de massa. Men moet nu vonken van 2 tot 3 mm bekomen. Dit wil zeggen dat de magneto in goede staat is. Indien niet zal men de contacten nazien op netheid en maximale afstand.

Bij grote vonken aan de onderbreker is de condensator verdacht, wat zeer zeldzaam is bij magneto's.

4. Indien men geen verbetering bekomt na het beschreven nazicht moet men de magneto demonteren en nazien.

C. Met batterij ontsteking.

De motor met de kick doen draaien. De bougiekabel los maken van de bougie en op 4 tot 5 millimeters brengen van de massa. Indien de vonk overslaat kan het niet anders zijn dat de bougies defekt zijn. In dit geval is het beter de bougies te vervangen.



Schema ontsteking – verlichting – batterij Saroléa Atlantic

We veronderstellen dat de vonk niet is overgeslagen in de vorige test.

Men verwijdert de afdekking van de verdeler, men ziet of de onderbrekers gesloten zijn (zoniet kickt men), men beweegt de onderbrekershamer terwijl men de hoogspanningskabel van de middenklem van de verdeler in nabijheid van de massa brengt.

Indien men zodoende vonken van 6 tot 7 mm bekomt terwijl dit onmogelijk was op het uiteinde van de bougiekabel, moet men de rotor van de verdeler en de verdelerkap nazien. Er kan aanwas zijn aan de rotor. De verdelerkap kan vochtig zijn, of gescheurd.

Wanneer er geen hoogspanning aan de secundaire is moet men achtereenvolgens de bobijn en indien nodig de condensator vervangen.

Indien geen verbetering bekomen wordt, dan moet men de primaire nazien. Bij gebrek aan een ingebouwde amperemeter brengt men er een aan tussen de (+) pool van de batterij en de kabelschoen die zonet losgekoppeld werd. Men doet de motor bij middel van de kick draaien en men kijkt naar de aanwijzingen van de amperemeter. Bij traag draaiende motor moet de amperemeter naald schommelen tussen een lading van 0 tot 3 amperes. In dit geval is de primaire in goede staat en het defect kan niet anders dan in de condensator of in de bobijn zijn. Men vervangt de ene na de andere.

Indien de wijzer van de amperemeter niet beweegt en een ontlading van 3 amperes aangeeft, wil dit zeggen dat er geen onderbreking is ofwel dat de contacten kortgesloten zijn aan de massa.

Indien bij het kicken de amperemeter *nul* blijft aangeven, dan is de primaire circuit onderbroken. In dit geval is het voldoende, stroom bij middel van een draad rechtstreeks naar de bobijn te brengen indien de generator een dynamo is.

Indien de amperemeter een belangrijke ontlading blijft aangeven betekent dit dat de primaire aan de massa is tussen de amperemeter en de bobijn. Het is voldoende na te zien waar de draad de massa raakt en deze ervan te verwijderen.

Wij hebben gezien dat de herstelling van een ontsteking bij batterij eenvoudig en snel kan gebeuren indien de gebruiker over de volgende benodigdheden beschikt : een bobijn, een condensator, twee kaarsen, een stuk draad, eventueel nog een volledige onderbrekershamer, allemaal kleine zaken die iedere motorrijder steeds bij zich zou moeten hebben.

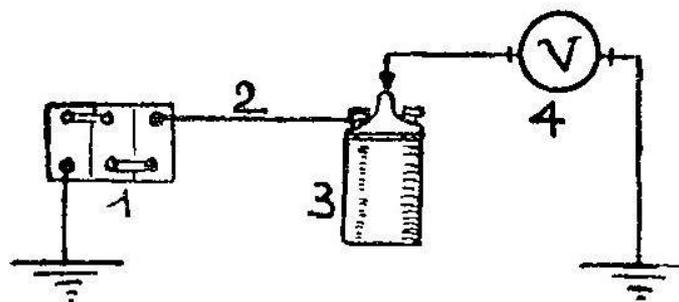
D. Nazicht van de bobijn.

1. Men begint met de waarde te meten van de stroom in de primaire en vergelijkt deze met de waarde van een nieuwe bobijn van hetzelfde merk. Het lampje wordt dan vervangen door een amperemeter.



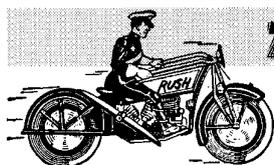
Indien er een kortsluiting is in de primaire van de eerste bobijn, zal de stroom groter zijn dan in de tweede meting (met nieuwe bobijn).

2. Om de secundaire na te zien gebruikt men een voltmeter. Een voltmeter is in weze een milliamperemeter met hoge innerlijke weerstand.



Men weet dat de secundaire verbonden is met de primaire van de bobijnen waarvan de hulzen in bakeliet zijn. Indien er wikkelingen van de secundaire in kortsluiting zijn zal de voltmeter een hogere waarde weergeven voor de geteste bobijn dan voor de nieuwe bobijn van hetzelfde type.

N.B. De proeven worden gedaan wanneer de bobijnen warm zijn.



ZOEKERTJES • ANNONCES

RECHERCHE GEZOCHT

AVIS DE RECHERCHE No.1 /2017

Le C.M.B. est à la recherche d'un volontaire pour assister et à terme remplacer notre rédacteur.

Cette personne (H/F) doit impérativement être bilingue (Fr/Nl), également capable de créer et motiver une petite équipe, avoir un peu temps libre pour rouler en ancienne et tenir son rang techniquement. Cela requiert un esprit associatif et de la diplomatie. Intéressé? Prenez contact avec Jacques Bastiaens.

De CMB is op zoek naar een vrijwilliger om onze redacteur bij te staan en later te vervangen.

Deze persoon (man/vrouw) zal tweetalig (Nl/Fr) moeten zijn, een kleine ploeg kunnen leiden en motiveren, en beschikken over een beetje vrije tijd om met oldtimer motoren te rijden en zich op technisch vlak op de hoogte te houden. Interesse? Neem contact op met Jacques Bastiaens.

*Om gevolg te geven aan talrijke vragen van onze clubleden zijn we op zoek naar **technische documentatie** zoals b.v. elektrische schema's.*

Wie deze bezit wordt vriendelijk gevraagd om een kopij aan de Redactie te bezorgen.

Afin de répondre à de nombreuses demandes de nos membres, nous recherchons de la **documentation technique** telle que par exemple les schémas électriques des motos. Si vous en avez, ce serait gentil d'en faire parvenir une copie à la Rédaction.

jacques.bastiaens@telenet.be

Tel. 02 660 59 68 GSM 0477 310 802

Bastiaens Jacques

Verzetsstraat28

1090 Jette

A G E N D A



RUILBEURZEN - BOURSES

15/10/2017	Moto Retro Flémalle Ecole L'Envol	http://www.motoretro.be/
22/10/2017	Moto Retro Leuven	www.motoretrowieze.be
28- 29/10/2017	Oldtimerbeurs RAVELS Geeneinde 54 2381 Weelde (bij Turnhout)	http://www.oldtimerbeursravels.be/
04- 05/11/2017	Ruilbeurs ROESELARE Fabriekspand Veldstraat 59	www.veteraanmotorenhoutland.be
11- 12/11/2017	Ruilbeurs BLAUBERG- HERSELT	www.omch.be Tel. 0499 67 30 44
03/12/2017	Retro Motobeurs Aarschot Stadsfeestzaal Demervallei 14	www.retromotoaarschot.be tel. 015 22 55 84
09/12/2017	RANST domein Moervelden	www.vetfrakken.be
Elke 2 ^{de} Zondag v.d. maand	10u-12u Kofferbakverkoop "In de Fortuin" Gemeenteplein Kontich.	www.rAMCC.be

TREFFENS - CONCENTRATIONS

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

03- 05/11/2017	Tentoonstelling 60 jaar later Roger Vanlerberghe Belgisch Kampioen sidecarcross BMB 1957 Heuvelhuis Klerken West-Vlaanderen	Info : 0498 353 154 0497 571 162 info@sidecarcross.be
04- 05/11/2017	Expo beurs ROESELARE Fabriekspand Veldstraat 59 Thema Franse Motoren	www.veteraanmotorenhoutland.be

24- 26/11/2017	Salon Moto Légende Parc floral de Paris Porte de Vincennes	http://www.salon-moto-legende.fr
-------------------	--	---

COMPETITION	CROSS	TRIAL	CIRCUIT
--------------------	--------------	--------------	----------------

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>

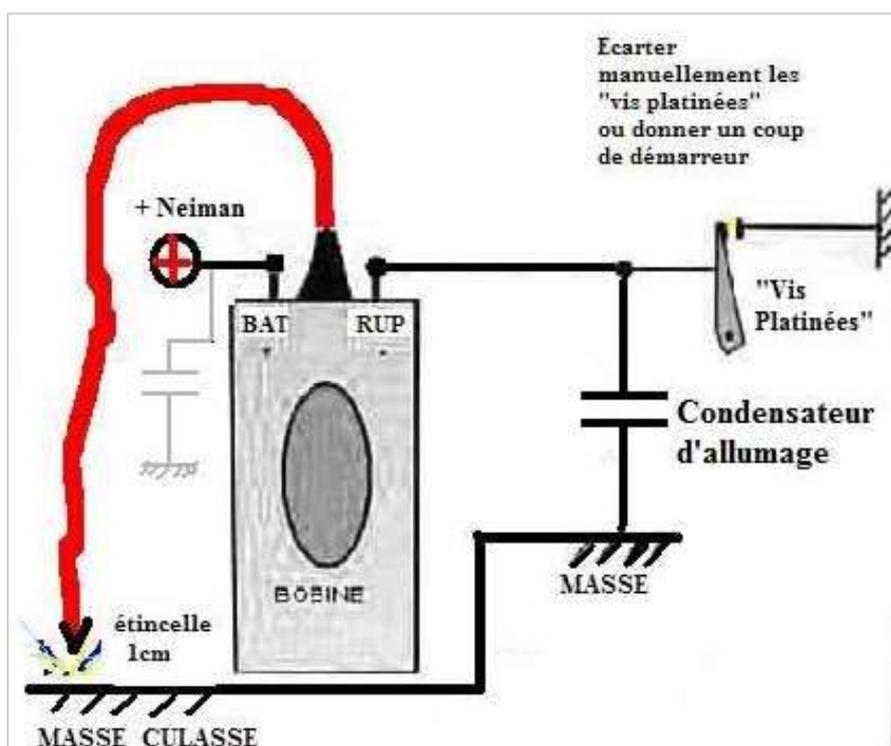
Rectificatif / Rechtzetting.

Sewing John's Lederatelier

Driesstraat 30, 1861 Meise

Tel. 0468 22 38 52

Website : www.sewingjohn.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.

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^{er} et 3^{ème} vendredis du mois:

Cafeteria Sporthal Verbrande Brug

Vaartstraat 198

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 Champion, 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 : marco@locotrans.net	Tel: 02/351.09.55 Fax: 02/351.07.0
ROYAL NORD + bromfietsen/véломoteurs	Eric Steyls , Ulbeekstraat 11 , 3832 Wellen	Tel: 012/74.40.74
SAROLEA	Ronald Danis, Prins Albertlaan 68, 8400 Oostende saroleadanis@skynet.be	Tel 059/32.03.05 GSM: 0474/284324
VESPA Scooters	Walckiers Daniel, Plankenstraat 53 bus1, 1701 Itterbeek danielwalckiers@hotmail.com	Tel: 0477/ 92.68.62
WHIZZER	Roger Van den Bogaert Liersestwg 26, 2520 Emblem	Tel:03/480.35.58

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

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