

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

\*\*\*\*\*

**Maandelijks tijdschrift – Revue mensuelle.**  
**November /Novembre 2017**

\*\*\*\*\*

Numéro **368<sup>ste</sup>** nummer

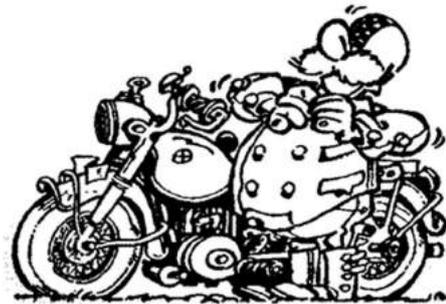
**Verzending -expédition :**  
**Postkantoor Laken**  
**P: 002930**

Jumelé avec  
Verbroederd met  
VMCC South Wales  
AMCA Europe

Affilié à  
Aangesloten bij  
FBVA-BFOV



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



*Brough Superior 1000 cc 1939*  
*Foto : M. Vanhouche 17.09.2017*  
*Veteranen Treffen Oostende*

# CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM



MAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VOOR LIEFHEBBERS VAN  
VETERAANMOTORFIETSEN

REVUE MENSUELLE DES AMATEURS  
DE MOTOCYCLETES ANCIENNES

**VOORZITTER - PRESIDENT**

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

**SECRETARIAAT – SECRETARIAT**

**ASSURANCES – VERZEKERINGEN**

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

**LIDMAATSCHAP – AFFILIATION**  
**ADRESWIJZIGING – CHANGEMENTS D'ADRESSE**

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

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

**REDACTIE – REDACTION**

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

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

**LIDGELD - COTISATION**

Een clubjaar loopt steeds tot eind december. Lidgeld **27 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 **27 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 chères ami(e)s,

Parmi les nouvelles que je vais partager avec vous, il y en a de bonnes et d'autres... Parmi les moins bonnes, il y a la petite augmentation de notre cotisation annuelle, minime par rapport à l'augmentation générale du coût de la vie.

Donc, dépêchez-vous de signer le virement et de le déposer à la banque. Elle vous garantira au moins un an de saine lecture et d'appartenance à un club select de "Happy Few"...

Les bonnes nouvelles : A Grimbergen, nous nous sommes retrouvés avec un comité presque complet et je puis vous annoncer "*urbi et orbi*" que notre revue sera reprise au complet sur notre site web, cela représentera moins de travail pour notre coordinateur et pour notre secrétaire, moins d'embarras pour les lecteurs occasionnels qui auront la possibilité de voir l'ensemble.

Vous aurez la confirmation de la demande d'aide de Jacques Bastiaens afin de passer la main en douceur. Nous comptons en particulier sur les bonnes volontés pour monter et tenir le stand à Wieze.

Pour ma part, je suis en départ anticipé, l'assemblée générale sera pour moi l'occasion de faire un bilan des 25 années passées à la tête du CMB et de vous présenter ma démission pour la fin de l'année 2018. Vous avez 12 mois pour trouver un remplaçant...

**N'oubliez pas de venir nombreux à l'assemblée générale à Grimbergen le 17 décembre 2017 à 15 heures.**

La réunion sera suivie du traditionnel "*café et crêpes*" offert par le club.

Sortez couverts, restez prudents...

Paul Saint-Mard,

Bientôt *past president*.

*Het woordje van de Voorzitter.*

*Over ditjes, datjes en andere zaken.*

Beste vrienden en vriendinnen,

Vandaag heb ik goed en minder goed nieuws mee te delen... Bij de minder goede is er de (kleine) stijging van het jaarlijks lidgeld, zeer gering ten opzichte van de algemene stijging van de levensduurte.

Dus, wees er vroeg bij, teken het overschrijvingsformulier en breng het naar de bank. Uw bijdrage zorgt voor minstens een jaar gezonde lektuur en ook het gevoel deel uit te maken van een selecte "Happy Few" club... Het goede nieuws is dat we te Grimbergen een vergadering gehad hebben met een haast voltallig comité. Ik kan "*urbi et orbi*" verkondigen dat ons maandblad volledig op onze website zal verschijnen. Dit zal de taak van onze coordinator en van onze secretaris vereenvoudigen. Zodoende zullen ook toevallige lezers toegang krijgen tot het geheel.

Jacques Bastiaens zal een oproep doen tot hulp om later op een zachte manier zijn taken over te dragen. In het bijzondere rekenen we op mensen van goede wil om de stand in Wieze te monteren en te bemannen.

Wat mij betreft, ik ben in vooropzeg. De algemene vergadering zal me de gelegenheid bieden om een balans van 25 jaar aan het hoofd van de CMB op te maken. Dan zal ik mijn ontslag aanbieden tegen eind 2018. Dan hebben jullie nog 12 maanden om een opvolger te vinden...

**Vergeet het niet : de algemene vergadering heeft plaats op 17 december 2017 om 15 uur te Grimbergen. Kom talrijk.**

De vergadering zal traditiegetrouw afgesloten worden met koffie en pannenkoeken aangeboden door de club.

Blijf voorzichtig rijden...

Paul Saint-Mard,

Binnenkort *past president*.

## AVIS DE RECHERCHE N° 2 /2017

---

### *Le CMB est à la recherche de son nouveau président.*

---

L'actuel est démissionnaire et quittera sa fonction en décembre 2018, le temps de trouver un successeur. Après 25 années de bons et loyaux services passées en votre compagnie, le temps est venu de changer de "contremaître".

*Tempus fugit...* Le temps passe vite, mes obligations s'accumulent et j'ai du mal à me projeter dans l'avenir, donc il vaut mieux, pour tous les membres, que quelqu'un d'autre prenne le relais. Le club le mérite et le (ou la) nouveau (nouvelle) président(e) ne doit pas craindre de se noyer dans le travail ou les obligations.

Je me suis beaucoup amusé en votre compagnie.

Il est nécessaire d'avoir de l'empathie, de l'écoute, du dynamisme communicatif, de la diplomatie,... et de connaître plus que sommairement nos langues nationales et l'anglais.

Il (elle) devra montrer le bon exemple, et je ne roule plus assez, ce qui m'exclut des retrouvailles entre copains lors des rallyes.

Les candidats se présenteront à notre Assemblée Générale qui aura lieu le 17 décembre prochain à Grimbergen. Ce sera le Comité qui décidera après consultation du Conseil des Sages.

Ma lettre de démission est prête et sera lue à l'A.G.

Celle-ci prendra effet au 1<sup>er</sup> janvier 2018, cela nous laisse 12 mois pour régler le transfert.

Si j'ai un souhait? Oui, c'est d'avoir un jeune (la cinquantaine) vaillant, rouleur, avec le sens de l'humour, possédant un petit éventail de motos, extraverti et calé en informatique...

Allez, il y a bien un maître de réseaux parmi vous.

Paul Saint-Mard.

## OPSPORINGSBERICHT Nr 2 /2017

---

### *De CMB is op zoek naar een nieuwe voorzitter.*

---

De huidige is ontslagnemend en zal zijn functie eind december 2018 verlaten. Dit laat ons de tijd om een opvolger te vinden.

Na 25 jaar dienst in jullie gezelschap is de tijd aangebroken om een nieuwe leider te vinden.

*Tempus fugit...* de tijd vliegt snel, ik heb meer en meer verplichtingen en ook minder inzicht op de toekomst. Bij gevolg is het beter, voor iedereen, dat iemand anders het stuur overneemt.

De club verdient het en de nieuwe voorzitter (M of V) zal niet moeten kreunen onder het werk of de verplichtingen. Ik heb met jullie allen veel plezier gehad.

De functie vergt empathie, luistervaardigheid, communicatievaardigheden, dynamisme en diplomatie... een goede kennis van onze landstalen en van het Engels is gewenst. Hij/zij zal het goede voorbeeld moeten geven. Ikzelf rijd niet genoeg meer, waardoor ik onvoldoende aanwezig ben op de rally's en hierdoor contacten mis.

De kandidaten zullen zich op de Algemene Vergadering van 17 december aanstaande te Grimbergen voorstellen.

Na overleg met het Comité der Wijzen zal het Comité beslissen.

Mijn ontslagbrief ligt klaar en zal op de Algemene Vergadering gelezen worden. Mijn ontslag gaat in op 01 januari 2018, wat ons 12 maanden tijd laat om alles te regelen.

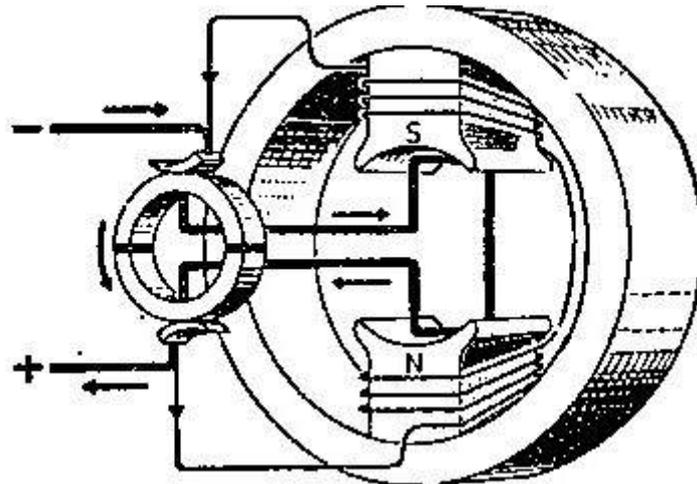
Of ik nog wensen heb ?

Ja, ik droom van een jonge vent (vijftiger), moedig, rijder, met zin voor humor, in het bezit van een paar motoren, extrovert, met informatica kennis... Er zal wel een netwerkspecialist onder jullie te vinden zijn.

Paul Saint-Mard.

## La dynamo.

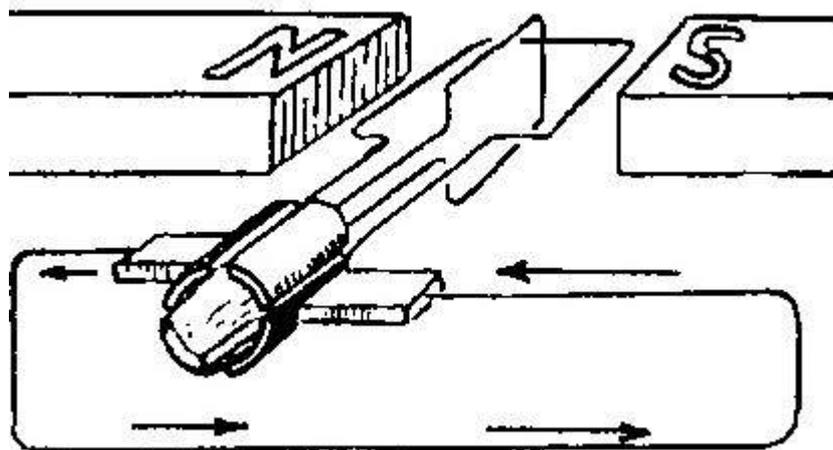
La dynamo est une machine électrique qui, mise en rotation au moyen d'un moteur (ici à essence) fournit du courant électrique continu destiné à recharger la batterie. La dynamo - comme l'alternateur - fonctionne suivant le principe suivant : lorsqu'une spire tourne dans un champ magnétique, une force électromotrice est créée dans la spire et est mesurable à ses extrémités qui peuvent être deux demi-coquilles.



*Principe de la dynamo à courant continu.*

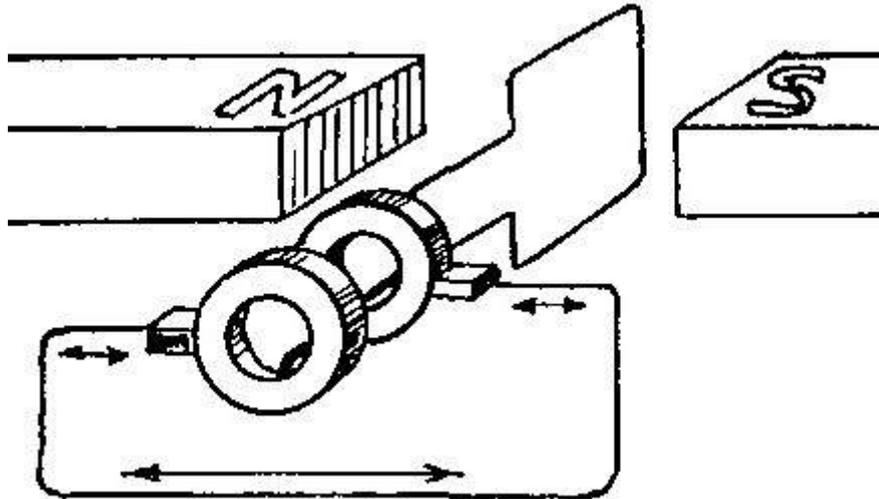
Au lieu d'une spire simple, on peut en bobiner plusieurs l'une contre l'autre, et la force électromotrice obtenue sera plus grande (se mesure avec un voltmètre).

On peut aussi disposer les spires de telle façon qu'elles viennent se souder à 4 lamelles et finalement à autant de lamelles que l'on veut.



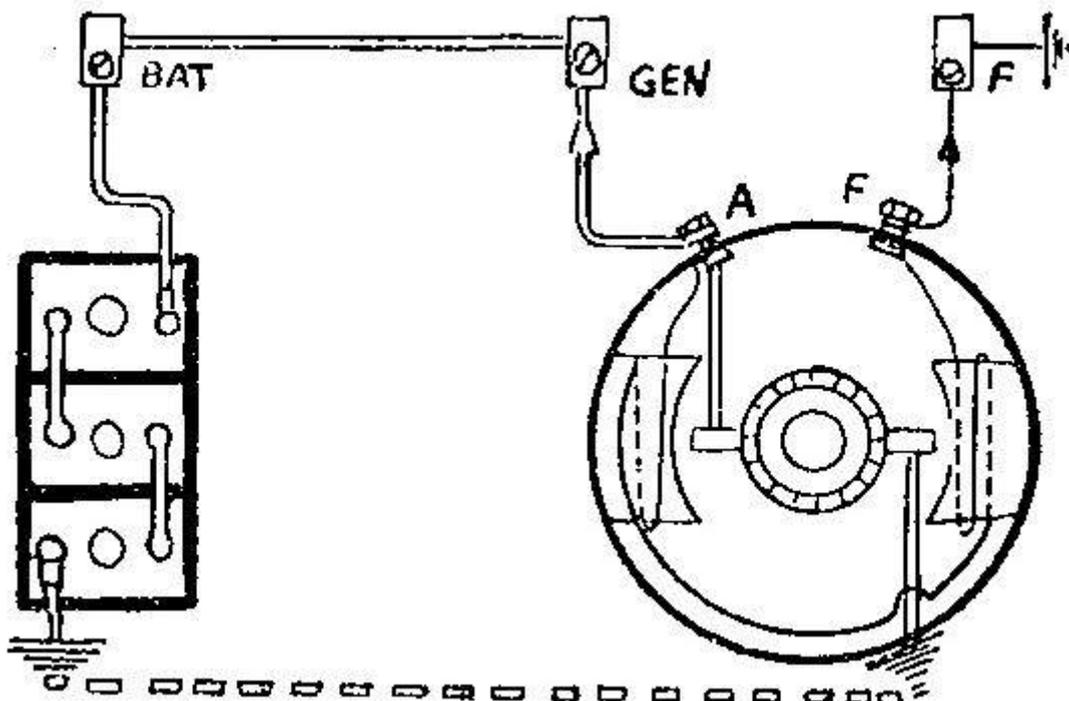
*Collecteur à 4 lamelles (courant continu).*

Si l'on se bornait à raccorder les extrémités des spires à deux anneaux, on récolterait un courant alternatif, mais par le truchement des segments de coquille dits lamelles, on dispose de courant continu.

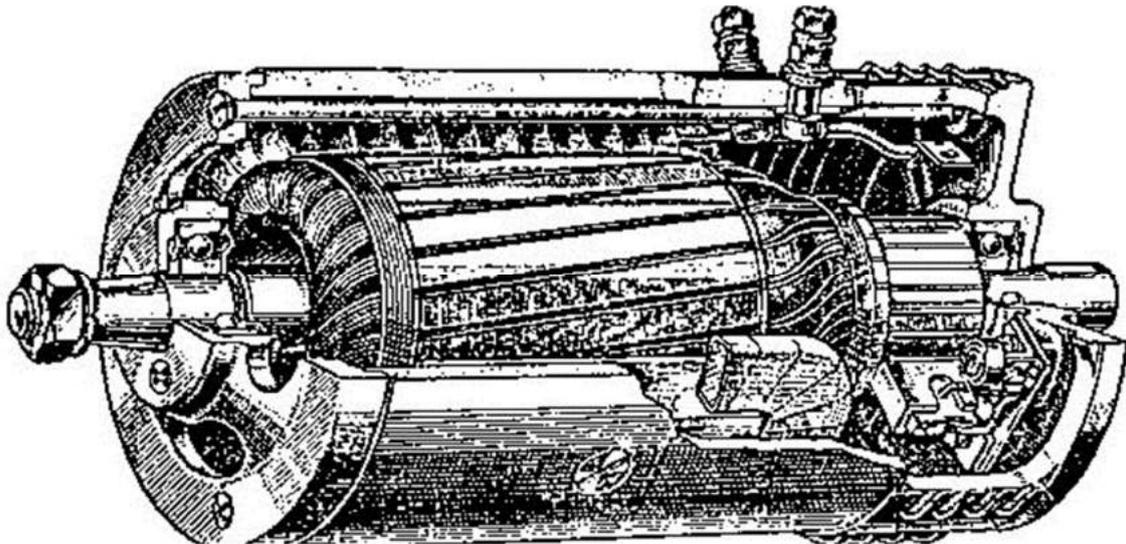


*Collecteur à 2 anneaux (courant alternatif).*

Comme les balais sont soumis à des voltages différents, on peut supprimer les aimants permanents et les remplacer par des électro-aimants. Le circuit de ceux-ci sera dès lors indépendant des récepteurs. On dit que les inducteurs (électro-aimants) sont en parallèle ou en dérivation sur les récepteurs. Si l'on met un balai à la masse, le schéma simplifié de l'installation est le suivant :



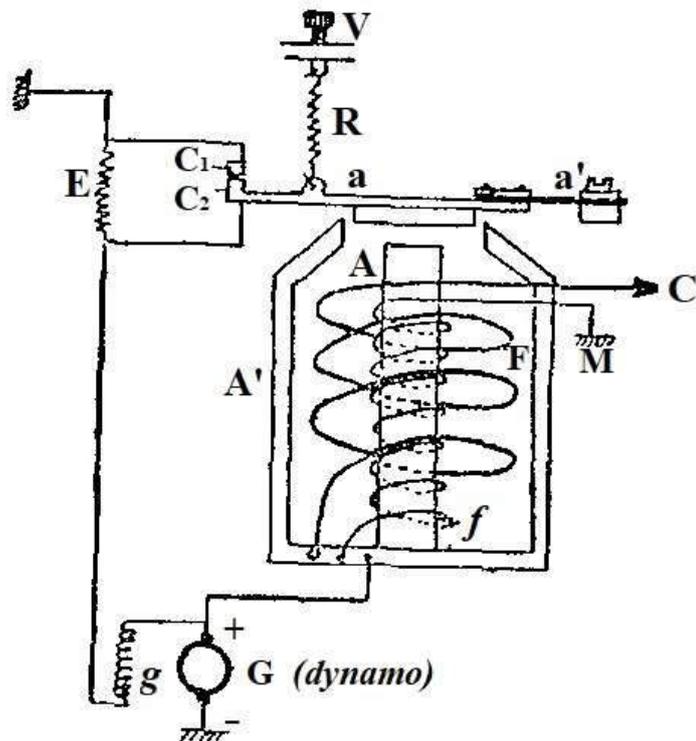
En pratique, la dynamo se présente comme suit :



Le voltage créé par une dynamo est d'autant plus grand que le nombre de spires bobinées sur le rotor est grand, que le flux produit par les inducteurs est puissant et que son nombre de tours est élevé.

Par conséquent, le régime variable du moteur de la moto fait varier la tension de la dynamo. Il en résulte que l'on risque une charge de batterie sous intensité trop grande à haut régime, ce qui est néfaste pour la batterie.

A bas régime, la batterie ne sera plus rechargée. En outre, la tension des accus étant alors plus grande que celle de la dynamo, la batterie se déchargerait sur la dynamo.



*Schéma régulateur de tension.*

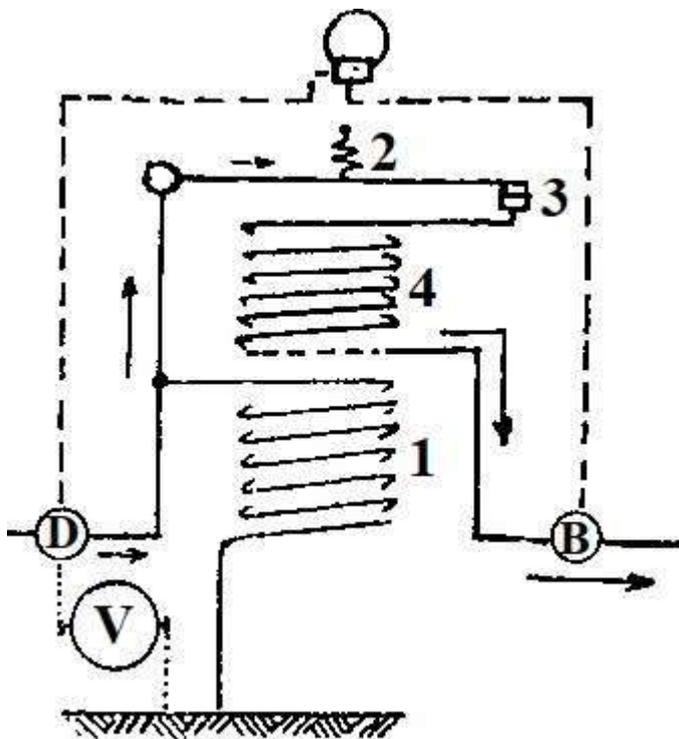
Pour régulariser le voltage de la dynamo, on introduit dans le circuit un régulateur de tension appelé conjoncteur-disjoncteur.

## Le conjoncteur-disjoncteur.

C'est en fait une soupape électrique qui permet le passage en sens unique du courant de la dynamo vers la batterie (conjoncteur) quand le voltage de la dynamo est plus grand que celui de la batterie, c'est-à-dire quand la dynamo tourne assez vite.

Il empêche le courant de la batterie de se décharger sur la dynamo si celle-ci ne tourne pas ou tourne trop lentement (disjoncteur). Cette décharge intempestive, non seulement mettrait la batterie à plat mais ferait brûler la dynamo.

Le conjoncteur-disjoncteur ne régularise en rien le courant. S'il existait seul, la charge de la batterie se ferait sans limite.



Pour empêcher le courant de retour de la batterie vers la dynamo on a prévu un conjoncteur-disjoncteur. Le conjoncteur-disjoncteur et le régulateur de tension sont contenus dans le même boîtier.

*Schéma de fonctionnement du conjoncteur-disjoncteur.*

Dès que la dynamo tourne, elle envoie un petit courant dans le bobinage fin fil (1). Plus la dynamo tourne vite, plus ce courant s'accroît et il arrive un moment où le noyau de fer sur lequel il est bobiné est suffisamment aimanté pour attirer la palette mobile (2). Les plots (3) se mettent en contact et le circuit dynamo-batterie est fermé. La bobine en gros fil (4) parcourue par le courant principal attire elle aussi la palette et les contacts (3) sont fermement collés l'un à l'autre.

Dès que la dynamo tourne lentement, le courant diminue dans (1) et l'attraction de la palette diminue.

Quand le nombre de tours est faible ou nul, le voltage de la batterie est plus grand que celui de la dynamo et le courant s'inverse dans la bobine (4). L'action de celle-ci est alors opposée à celle de l'enroulement (1). Il s'ensuit que le noyau de fer se désaimante, la palette n'est plus attirée et le ressort la tire vers le haut, interrompant le contact en (3).

### **Le régulateur de tension.**

Cet appareil assure un débit de dynamo aussi invariable que possible quel que soit le nombre d'appareils en circuit, quel que soit l'état de charge de la batterie ou le nombre de tours auquel tourne le moteur.

Grâce au régulateur, la batterie ne sera jamais surchargée, ce qui serait nocif pour sa longévité. La charge sera faible si la batterie est bien chargée, forte si la batterie est déchargée.

En outre, les lampes seront assurées contre le survoltage, donc contre la destruction prématurée tout en donnant une lumière constante.

Le régulateur ressemble extérieurement au conjoncteur-disjoncteur. Il est aussi constitué de deux bobinages : l'un "série" (gros fil) et l'autre "tension" (fin fil).

Il maintient constante la tension aux bornes de la dynamo en faisant varier le flux des inducteurs (pôles) inversement au nombre de tours. Autrement dit, quand le nombre de tours augmente, il faut diminuer le courant inducteur pour que le voltage reste constant. Lorsque le nombre de tours diminue, il faut, pour conserver le voltage à une valeur fixe, augmenter le courant inducteur.

### **Fonctionnement du régulateur de tension.**

Revenons aux schémas. Le fin fil **f** est branché entre la génératrice **G** et la masse **M**. Sur ces bornes, on place un voltmètre. Si le voltage augmente parce que le nombre de tours augmente, le courant augmente dans **f**, l'électro-aimant attire alors la palette **a**, **C<sub>1</sub>** se détache de **C<sub>2</sub>**.

Il s'ensuit que le courant qui passe par les inducteurs **g** est obligé de passer par la résistance **E** et il va donc diminuer de valeur, faisant baisser le flux et le voltage. Comme le voltage est diminué, le courant en **f** baisse, et **a** n'est plus attiré : **C<sub>1</sub>** et **C<sub>2</sub>** étant en contact, le courant des inducteurs n'est plus freiné puisque la résistance est court-circuitée. Dès lors le voltage va remonter et le cycle recommence. Il s'ensuit que les contacts vibrent.

Pour augmenter la tension de la dynamo, il faut que **C<sub>1</sub>** et **C<sub>2</sub>** soient plus longtemps en contact donc que le ressort **R** soit plus tendu, ce que l'on obtient en vissant la vis **V**.

Quant à l'enroulement "série" **F**, dit aussi bobinage de régulateur d'intensité, on comprend que si le courant **I** débité augmente, le noyau sera plus fortement aimanté, **C<sub>1</sub>** et **C<sub>2</sub>** seront plus longtemps décollés et les inducteurs donnant alors moins de flux, la tension chutera et par conséquent le courant sera automatiquement diminué.

Le régulateur de tension a la particularité de faire débiter la dynamo au maximum quand la batterie est déchargée et de lui faire débiter très peu quand la batterie est chargée à bloc.

### **Régulateur de tension et marche sans batterie.**

En principe, la dynamo avec régulateur de tension peut parfaitement fonctionner sans batterie tout en assurant l'éclairage nocturne. Toutefois il est plus prudent de relier, à la sortie de dynamo, les deux bornes (débit et excitation) **G** et **E** par un fil que l'on relie à son tour à la masse. On court-circuite ainsi la dynamo et elle ne risque plus rien.

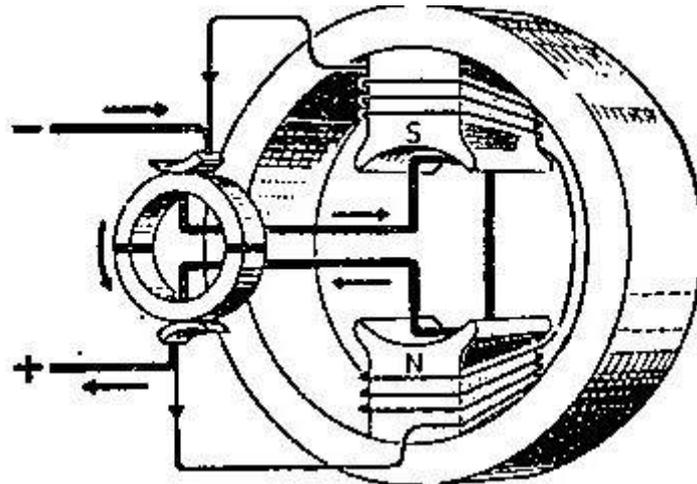
### **Comment distinguer le joncteur du régulateur.**

Le joncteur a toujours ses contacts écartés au repos. Son enroulement **gros fil** est toujours à l'extérieur et garnit le noyau sur toute sa hauteur.

Le régulateur a toujours ses rupteurs en contact au repos. Son enroulement constitué par du **fil fin** est souvent caché par une couche de papier isolant. A l'extérieur de cet isolant on voit quelques spires de gros fil qui parfois n'ont pas une section ronde mais une section plate.

## De dynamo.

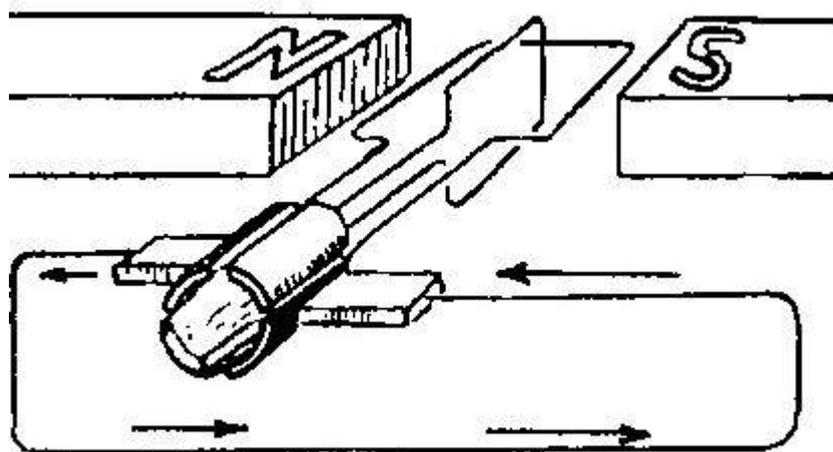
De dynamo is een elektrische machine in draaibeweging gebracht bij middel van een motor (benzine) die gelijkstroom levert teneinde een batterij op te laden. De dynamo - zoals de alternator – werkt volgens het principe : een wikkeling, draaiend in een magnetisch veld, doet een elektromotorische kracht ontstaan in de wikkeling, die meetbaar is bij de uiteinden.



*Principe van de gelijkstroom dynamo.*

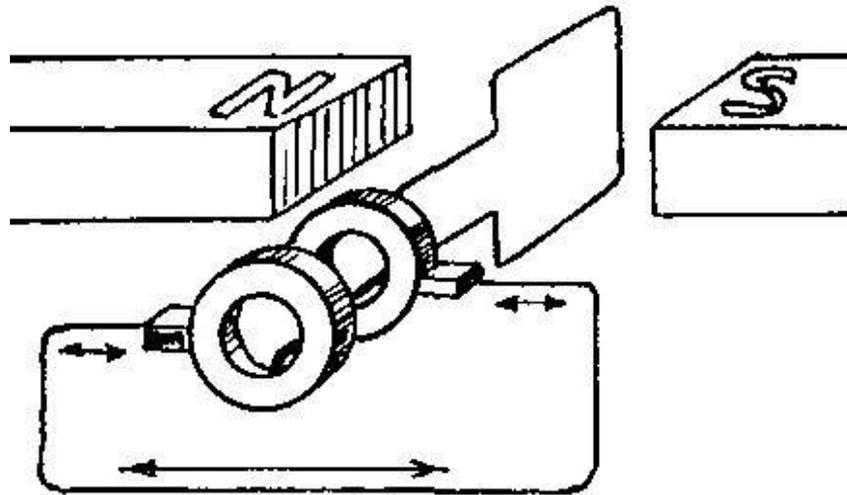
In plaats van een eenvoudige wikkeling kan men er meerdere naast elkaar wikkelen, met als gevolg dat de elektromotorische kracht stijgt. Deze wordt gemeten met een voltmeter.

De windingen mogen zodanig gewikkeld worden, dat ze kunnen gelast worden aan vier lamellen en tenslotte aan zoveel als men wilt.



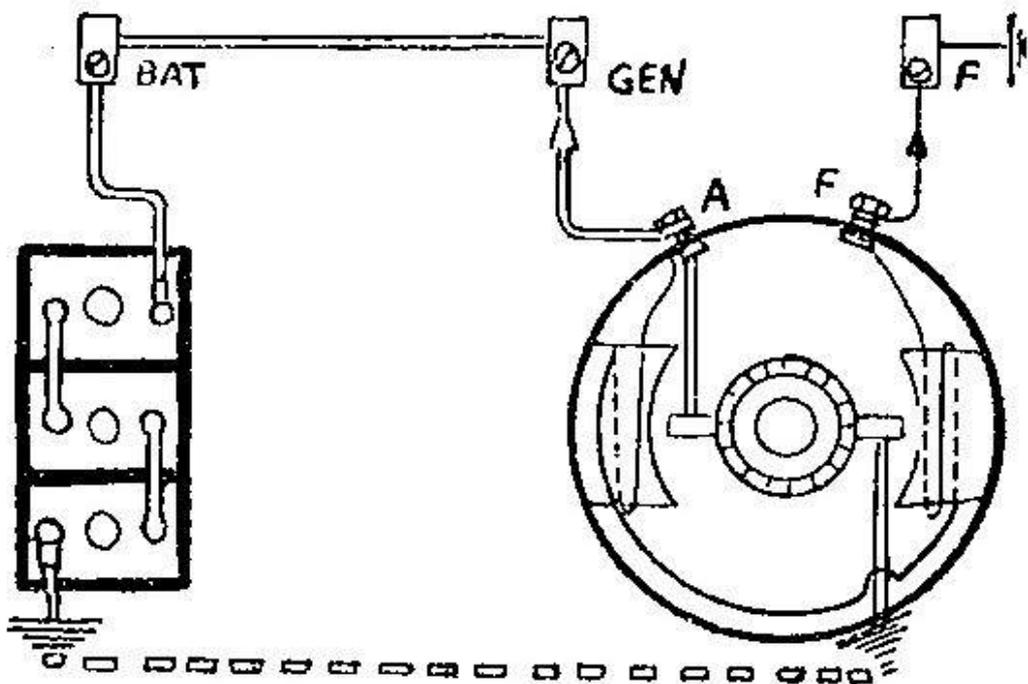
*Collector met 4 lamellen (gelijkstroom).*

Indien de uiteinden van de wikkeling aan twee sleepringen verbonden zijn, dan bekomt men wisselstroom. Maar door de aanwezigheid van de lamellen bekomt men gelijkstroom.

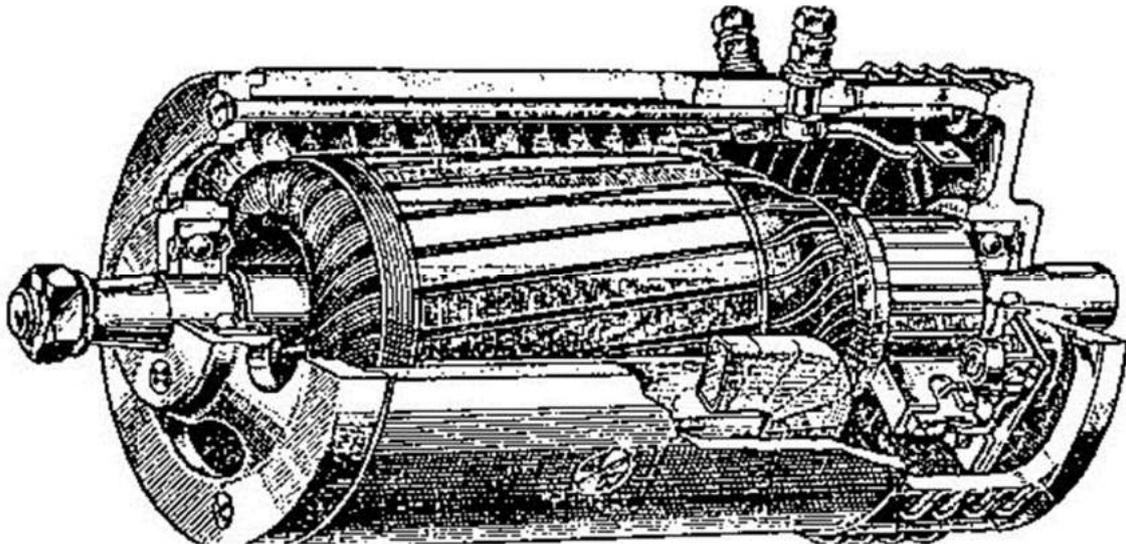


*Collector met 2 sleepringen (wisselstroom).*

Gezien de sleepcontacten aan verschillende spanningen onderworpen zijn, kan men de permanente magneten vervangen door elektromagneten. De kring ervan wordt bij gevolg onafhankelijk van de ontvangers. Men zegt dan dat de inductoren (de elektromagneten) in parallel staan met of afgeleid van de ontvangers. Indien men een sleepcontact aan de massa verbindt bekomt men volgend vereenvoudigd schema van de installatie :



In de praktijk ziet de dynamo er zo uit :



De door de dynamo verwekte spanning hangt af van het aantal omwentelingen op de rotor, van de veldsterkte van de inductoren, en van het aantal toeren.

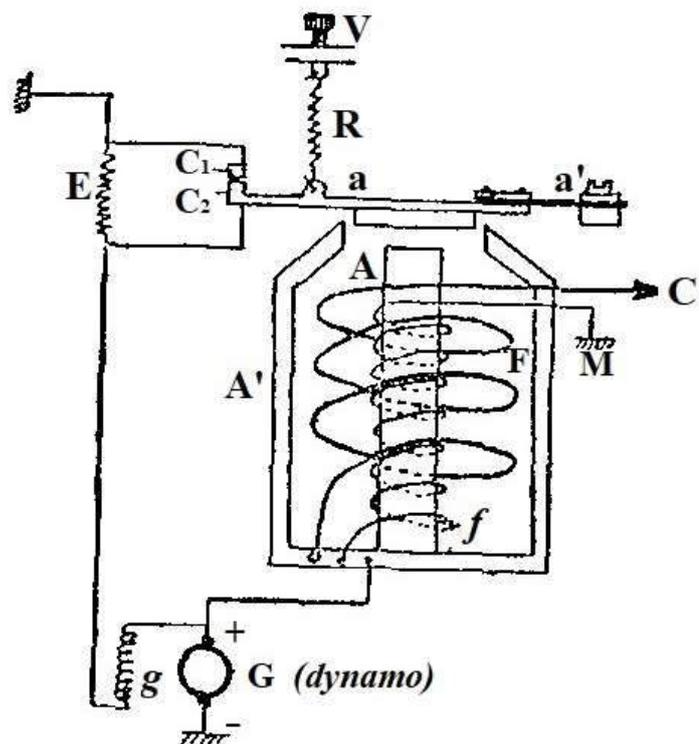
Bij gevolg : het wisselende regime van de motor doet de spanning van de dynamo wijzigen.

Met als gevolg dat we – bij hoog regime – het risico lopen dat de lading van de batterij onder te hoge spanning nefast is voor deze.

Bij laag regime zal de batterij niet meer opgeladen worden.

Onder andere, de spanning van de batterij is dan hoger dan die van de dynamo, met als gevolg dat de batterij zich ontladend langs de motor.

Om de spanning van de dynamo te regelen brengt men een spanningsregulator in het circuit, genoemd automatische schakelaar.

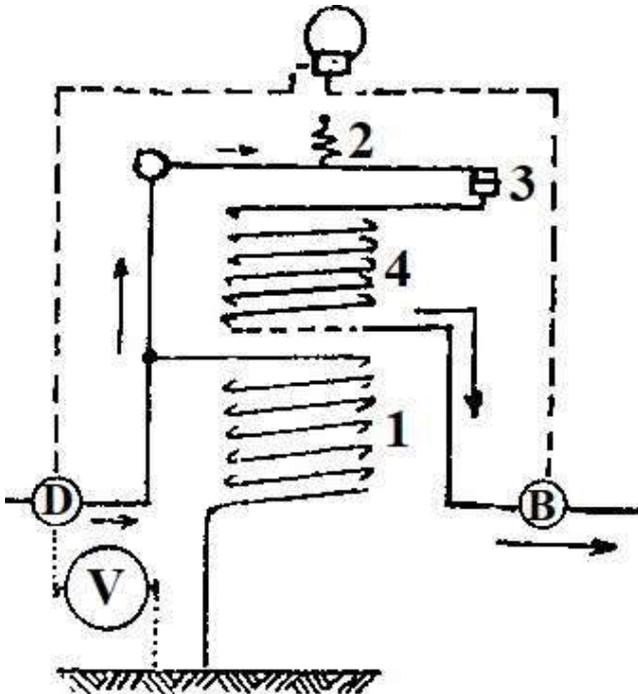


*Schema spanningsregelaar.*

## De automatische schakelaar (conjoncteur-disjoncteur).

Dit is in feite een elektrische klep die de stroom in één enkele richting doorlaat van de dynamo naar de batterij (conjoncteur) wanneer de spanning van de dynamo hoger is dan die van de batterij, d.w.z. wanneer de dynamo snel genoeg draait.

Deze belet de ontlading van de batterij naar de dynamo indien deze laatste niet of te traag draait (disjoncteur). Deze ongewenste ontlading zou de batterij doen leeg lopen maar zou ook de dynamo beschadigen. De automatische schakelaar regelt niets. Indien alleen deze aanwezig zou zijn, dan zou de lading van de batterij oneindig zijn.



Om de terugloop van de stroom naar de dynamo te beletten is er een automatische schakelaar voorzien.

De automatische schakelaar bevindt zich in dezelfde doos als de spannings-regulator.

*Werkingschema van de automatische schakelaar.*

Van zodra de dynamo draait, stuurt deze een kleine stroom in de wikkeling met fijne draad (1). Hoe sneller de dynamo draait, hoe groter de stroom. Tot op het ogenblik dat de ijzerkern op dewelke deze wikkeling aangebracht is voldoende gemagnetiseerd is om het beweegbaar plaatje (2) aan te trekken. De contactpunten (3) worden gesloten en de kring dynamo-batterij is gesloten.

De bobijn met dikke draad (4), doorlopen door de hoofdstroom, trekt ook het plaatje aan en de contacten (3) zijn stevig gesloten.

Zodra de dynamo traag draait vermindert de stroom in (1) en de aantrekkingskracht van het plaatje vermindert.

Wanneer het toerental laag of nul is, is de spanning van de batterij hoger dan deze van de dynamo, en de stroom in de bobijn (4) keert terug. De werking hiervan is dan tegengesteld aan deze van de wikkeling (1). Met de ontlading van de magneet als gevolg. Het plaatje wordt niet meer aangetrokken, de veer trekt het omhoog, en de verbinding van het contact (3) is onderbroken.

### **De spanningsregulator.**

Dit toestel verzekert en zo constant mogelijk debiet van de dynamo, onafhankelijk van het aantal toestellen in het circuit, van de staat van lading van de batterij, en van het toerental van de motor. De spanningsregulator zorgt ervoor dat de batterij nooit overladen wordt, wat de levensduur ervan zou bedreigen. De lading zal laag zijn als de batterij goed geladen is, hoog wanneer de batterij onleden is. Meer nog, de lampen zijn beschermd tegen overspanning, leven langer en geven een stabiele verlichting.

Van buiten gezien lijkt de regulator op de automatische schakelaar. Deze bestaat ook uit twee bobijnen : de ene in "série" (dikke draad), de andere "spanning" (fijne draad).

De spanningsregulator houdt de spanning constant aan de contactpunten van de dynamo door het magnetisch veld van de inductoren (polen) omgekeerd evenredig aan het toerental te wijzigen. Anders gezegd, wanneer het toerental stijgt, moet men de primaire stroom verminderen om de spanning constant te houden. Indien het toerental daalt, moet men - om de spanning te behouden - de primaire stroom doen stijgen.

### **Werking van de spanningsregulator.**

Terug naar de schema's. De fijne draad **f** is aangesloten tussen de generator **G** en de massa **M**, als ook de voltmeter.

Indien de spanning stijgt omdat het toerental stijgt, dan stijgt ook de stroom in **f**, de elektro-magneet trekt het plaatje **a** aan, het contact tussen **C<sub>1</sub>** en **C<sub>2</sub>** wordt onderbroken.

Met als gevolg dat de stroom die door de wikkeling **g** loopt verplicht is door de weerstand **E** te gaan, wat hem doet dalen, met als gevolg een daling van het elektromagnetisch veld en van de spanning. Door de verminderde spanning daalt de stroom in **f** en wordt **a** niet meer aangetrokken : **C<sub>1</sub>** en **C<sub>2</sub>** sluiten, de weerstand wordt kortgesloten en de spanning in de wikkeling is niet meer beperkt. De spanning stijgt en het cyclus herbegint. Met als gevolg dat de contacten trillen.

Om een hogere spanning op de dynamo te bekomen, moeten de contacten **C<sub>1</sub>** en **C<sub>2</sub>** langer gesloten blijven. Dit wordt bekomen door de spanning aan de veer **R** te verhogen bij middel van de vijs **V**.

Wat betreft de wikkeling "série" **F**, ook wikkeling van de stroomregulator genoemd, begrijpt men dat, wanneer de stroom **1** stijgt, de kern sterker bekrachtigd wordt, **C<sub>1</sub>** en **C<sub>2</sub>** blijven langer open, de inductoren geven minder magnetisch veld, de spanning daalt met als gevolg dat de stroom automatisch daalt.

De spanningsregulator zorgt ervoor dat de dynamo meer stroom levert wanneer de batterij ontladen is en omgekeerd.

### **Werking van de spanningsregulator zonder batterij.**

In principe kan een dynamo met spanningsregulator perfect werken zonder batterij en de verlichting verzekeren. Dan is het noodzakelijk, de punten **G** en **E** te verbinden met de massa. Zodoende wordt de dynamo kortgesloten en is er geen gevaar meer.

### **Vershil tussen conjoncteur en regulator.**

Bij de conjoncteur zijn de contacten steeds open bij stilstand. De wikkeling bestaat uit **dikke** draad en is steeds aan de buitenkant over gans de kern.

Bij de regulator zijn de contacten steeds gesloten bij stilstand. De wikkeling is van **fijne** draad en beschermd met papier. Aan de buitenzijde van deze isolatie ziet men enkele wikkelingen van platte of ronde dikke draad.

**Wieze, 16 september 2017.**

Prachtig weer, op met de moto naar Wieze en weer 4 € parking gespaard. Eerst buiten de moto's afgespeurd, tot mijn verwondering stond er maar één zielig oldtimerken te zien, en dan nog te koop, een New Map 125 cc van 1948.



*New Map  
125 cc 1948*

Binnen was het wat anders : een nooit geziene verzameling van buikschuivers. Mijn jonge jaren kwamen terug, ik heb er nooit ene mogen hebben van thuis, maar heb er wel veel aan gewerkt.



*Motobecane  
175 cc 1923*

Zaterdag namiddag naar huis gereden. Donkere wolken kwamen me tegen. Op 2 km van huis... de *drache* met hagelstenen erbij... alsof ze met een mitrailleur op mij schoten !

Mike Enfield.

**Oostende, 17 september 2017.**

Zondag voormiddag de moto afgewassen, vuil van de zaterdag drache. Met het goede voornemen om rond 14 uur naar Oudenburg te rijden, waar de voorlaatste stop plaats heeft.

Toen begon het weer te regenen, dan maar met de auto, want de Oostende rit wil ik niet missen.

Eens aangekomen, genen drup meer gezien, prachtig weder...

De meeste moto's kwamen op het plein aangereden en dat is nu het moment om er de zeldzame machines uit te zoeken en aan de berijder wat gegevens te vragen.

En dat was dan weer een geslaagd motorweekend.

Mike Enfield.



*Raleigh 350 cc 1923*

# A G E N D A



## RUILBEURZEN - BOURSES

11- 12/11/2017	Ruilbeurs BLAUBERG- HERSELT	<a href="http://www.omch.be">www.omch.be</a> Tel. 0499 67 30 44
03/12/2017	Retro Motobeurs Aarschot Stadsfeestzaal Demervallei 14	<a href="http://www.retromotoaarschot.be">www.retromotoaarschot.be</a> tel. 015 22 55 84
09/12/2017	RANST domein Moervelden	<a href="http://www.vetfrakken.be">www.vetfrakken.be</a>
16- 17/12/2017	Central Classics Expo Houten (bij Utrecht)	<a href="http://www.CentralClassics.nl">www.CentralClassics.nl</a>
14/01/2018	Marche-en-Famenne WEX Bourse d'échanges	<a href="http://www.mrfa.be">www.mrfa.be</a> Tel. 084 32 22 84
10- 11/02/2018	Moto Retro Wieze Thema : BMW 1969-1995	<a href="http://www.motoretrowieze.be">www.motoretrowieze.be</a>
04/03/2018	Oldtimer Beurs Donkmeer BOM Berlare	<a href="http://www.bomberlare.be">www.bomberlare.be</a>
7- 8/04/2018	Central Classics Expo Houten (bij Utrecht)	<a href="http://www.CentralClassics.nl">www.CentralClassics.nl</a>
Elke 2de Zondag v.d. maand	10u-12u Kofferbakverkoop "In de Fortuin" Gemeenteplein Kontich.	<a href="http://www.rAMCC.be">www.rAMCC.be</a>

## TREFFENS - CONCENTRATIONS

31/05 - 03/06/2018	Zündapp Bella Treffen Meeuwen (Limburg)	<a href="http://www.zuendapp-bella.org">www.zuendapp-bella.org</a>
23- 24/06/2018	BOM's veteranentoer	<a href="http://www.bomberlare.be">www.bomberlare.be</a> Tel. 053 21 23 07

<b>EXPOSITIONS      TENTOONSTELLINGEN</b>
---

24- 26/11/2017	Salon Moto Légende Parc floral de Paris Porte de Vincennes	<a href="http://www.salon-moto-legende.fr">http://www.salon-moto-legende.fr</a>
10- 11/02/2018	Moto Retro Wieze BMW Classics 1969-1995	<a href="http://www.motoretrowieze.be">www.motoretrowieze.be</a>

<b>COMPETITION      CROSS      TRIAL      CIRCUIT</b>
---

**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>

**Aandacht :**

Het jaar loopt op zijn einde.

In dit boekje vindt u een overschrijvingsformulier voor het lidgeld van de club, dat - vanaf 2018 - op 27 euro gebracht is.

Wees zo vriendelijk deze betaling te doen vóór 31 december 2017.

Dank u.

**Attention :**

L'année touche à sa fin.

Dans la présente revue vous trouverez un bulletin de virement pour votre cotisation 2018. Celle-ci est portée à 27 euros.

Ayez la gentillesse de bien vouloir payer avant le 31 décembre 2017.

Merci beaucoup.

## 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 : marco@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 !**