

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

**Maandelijks tijdschrift – Revue mensuelle.**  
**December /Décembre 2017**  
\*\*\*\*\*

Numéro 369<sup>ste</sup> nummer

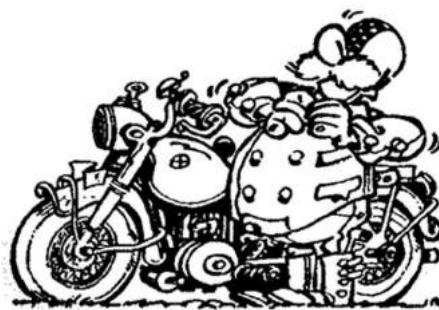
**Verzending -expédition :**  
**Postkantoor Laken**  
**P: 002930**

Jumelé avec  
Verbrooterd met  
VMCC South Wales  
AMCA Europe

Affilié à  
Aangesloten bij  
FBVA-BFOV



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



*Martinsyde-Newman 680 cc 1919  
Foto : M. Vanhouche 04.11.2017  
Beurs Roeselare*

# CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM



MAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VOOR LIEFHEBBERS VAN  
VETERAANMOTORFIETSEN

REVUE MENSUELLE DES AMATEURS  
DE MOTOCYCLETTE 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 REONSE!!!  
Alle briefwisseling moet vergezeld zijn MET een postzegel VOOR HET ANTWOORD!!!

**REDACTIE – REDACTION**

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

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

**LIDGELD - COTISATION**

Een clubjaar loopt steeds tot eind december. Lidgeld **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,

Je vous invite à venir nombreux à notre assemblée générale ce 17 décembre 2017 à Grimbergen (Pont Brûlé pour ceux qui ne connaissent pas la région...). Vous y serez attendus et remerciés pour votre présence... En effet, nous réservons aux membres présents un petit souvenir en rapport avec notre club.

Une assemblée générale devrait réunir **tous** les membres et chacun devrait se sentir concerné puisqu'il s'agit du fonctionnement du club. J'ai pris sur moi d'inviter quelques membres d'autres clubs de façon à faire un peu parler de nous dans la sphère des motos anciennes. Nous aurons ainsi l'occasion de "chiquer le bout de gras entre gens de bonne compagnie...!"

Nous projetons, avec nos "frères" Gallois, d'organiser un rallye touristique au mois de Mai dans le Westhoek, 1918-2018, centenaire de la fin de la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale, et une région qui gagne à être mieux connue dans le monde de la moto ancienne. Voyez le club Français des "Vieux Clous" qui roule régulièrement à cheval sur la frontière... une fesse en France l'autre en Belgique...

Indira Gandhi a dit "Le bonheur c'est lorsque vos actes sont en accord avec vos paroles". Nous essayerons donc de rendre les participants heureux.

Avez-vous fait votre devoir vis à vis du club ? C'est le moment de payer votre cotisation, impérativement avant le 31 Décembre. Nous sommes sanctionnés par la FBVA si nous payons notre contribution en retard.

L'hiver est la période de l'entretien de nos vieilles bécanes, songez à contrôler vos freins, car "pistonner c'est bien, mais freiner à temps c'est encore mieux" dixit Emile la pipe...

Roulez prudemment. Sortez couverts.

A vous voir nombreux à Grimbergen.

Paul Saint-Mard,

Président.

***Het woordje van de Voorzitter.***

***Van ditjes en datjes en andere zaken...***

Beste vrienden en vriendinnen,

Ik nodig jullie allen uit om talrijk naar onze algemene vergadering van 17 december te Grimbergen Verbrande Brug te komen.

Wij verwachten jullie en danken u voor uw aanwezigheid... en een kleine attentie in verband met de club zal aan de aanwezigen overhandigd worden.

Een algemene vergadering is gericht tot **alle leden** en iedereen zou zich ermee betrokken moeten voelen vermits het gaat over de werking van de club.

Zoals gewoonlijk heb ik een paar leden van andere clubs uitgenodigd om van gedachten te wisselen.

Wij denken eraan, in samenwerking met onze "broeders" uit Wales, een toeristische rally in de maand Mei 2018 in de Westhoek te organiseren, ter herinnering van het einde van de eerste Wereldoorlog, 100 jaar terug. Deze streek heeft er alle belang bij, gekend te worden, in het bijzonder in de wereld van de oldtimer motoren. Wij verwijzen u naar de Franse club "Les Vieux Clous" die regelmatig in de grensstreek rijdt. Indira Gandhi heeft gezegd "Het geluk bestaat erin, dat uw daden in overeenstemming zijn met uw woorden". We zullen bij gevolg de deelnemers trachten gelukkig te maken.

Bent u de club nog iets schuldig ? Wij herinneren u eraan, dat het lidgeld voor 31 december dient betaald te worden, zoniet zou de BFOV ons een sanctie kunnen opleggen wegens laattijdige betaling.

De winter biedt ons de gelegenheid om onze oldtimers te onderhouden. Denk eraan, de remmen te controleren, want gas geven is goed, maar tijdig en veilig stoppen is nog beter, zoals wijlen Emile Pijpje altijd zei.

Rijdt voorzichtig.

Met de hoop jullie talrijk op onze algemene vergadering terug te zien.

Paul Saint-Mard,

Voorzitter.



### *Willy Furnemont (1935-2017).*

Velen zullen hem wel gekend en gezien hebben op onze vergaderingen in Tervuren. Deze sympathieke persoon, en sinds jaren lid van onze club, is in de maand september overleden. Willy heeft op 26 september een militaire eredienst gekregen in de Sint-Jacobskerk op het Koningsplein te Brussel.

Bij deze bieden we onze oprechte deelneming aan de familie.

\*\*\*\*\*

Vous êtes nombreux à l'avoir connu et rencontré lors de nos réunions à Tervueren. Ce gaillard sympathique, membre de notre club depuis de nombreuses années, est décédé en septembre dernier. L'office des funérailles a été célébré avec les honneurs militaires le 26 septembre en l'église Saint-Jacques, place Royale à Bruxelles.

Nous présentons nos sincères condoléances à sa famille.

## Comment vérifier une dynamo à régulateur ?

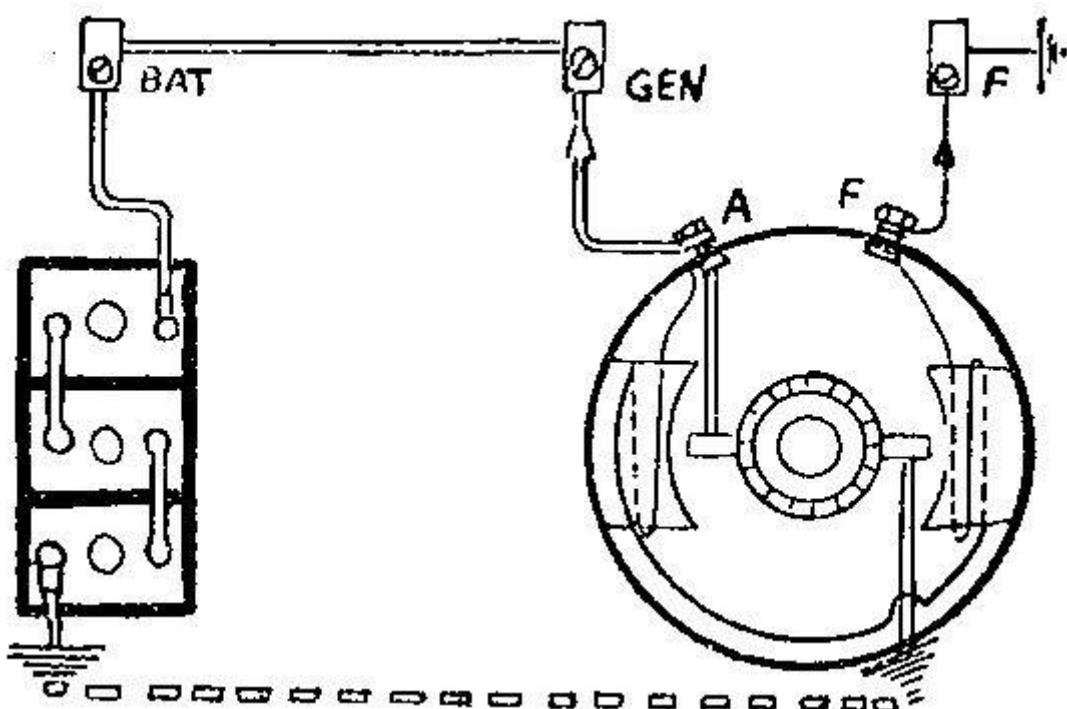
Un mauvais fonctionnement de la dynamo se constate par le fait que l'ampèremètre n'indique plus que la dynamo charge la batterie.

1. Tout d'abord vérifier si l'ampèremètre est en bon état en allumant le phare sans faire tourner le moteur. Supposons que celui-ci absorbe 20 watts et que l'ampoule du feu arrière soit une ampoule de 3 watts. La tension est de 6 volts. On a vu que l'ampérage doit être :

(20+3) : 6 soit +/- 4 ampères qui devront être indiqués en décharge.

2. Faire tourner la dynamo à bon régime. Détacher le fil qui est repéré des lettres **A** ou **G** pour les motos continentales et **D** pour les motos anglaises. Frotter ce fil sur la masse. Si la dynamo débite, on verra des étincelles jaillir. Si ce n'est pas le cas, ou bien la dynamo, ou bien le régulateur est défectueux.

3. Pour pouvoir déterminer lequel des deux est en cause, on reliera la borne de sortie des inducteurs (**F** pour les machines américaines, anglaises, allemandes, **Ex** pour les autres) à la masse, tandis que le moteur tourne au ralenti accéléré.



Le débit indiqué à l'ampèremètre doit alors être très élevé. S'il n'y avait pas d'ampèremètre, en placer un entre le câble détaché de la batterie et le fût de la batterie devenue libre. On peut affirmer dans ce cas, que la dynamo est en bon état mais que le régulateur de tension est défectueux. Mais si le débit se limite à quelques ampères ou à rien du tout, c'est que la dynamo, défectueuse, est à inspecter.

N.B. Il est des cas où l'excitation (les inducteurs) commence à la masse. On devra alors relier **G** avec **F**.

4. La borne **A** au régulateur - pour les machines anglaises - **B** pour les motos américaines, françaises, allemandes - doit toujours être sous tension puisqu'elle est directement reliée à la batterie. Par conséquent la lampe témoin que l'on branchera sur la borne en question d'une part et à la masse d'autre part, devra s'allumer, sinon il y a interruption entre la batterie et le régulateur.

Remarque : On peut aussi constater le bon état de la dynamo en la faisant tourner en moteur.

Dans certains cas on connecte **G** et **F** - dans d'autres on relie **F** à la masse (voir ci-dessus) - on alimente alors la génératrice avec une batterie. Un des fils (n'importe lequel) sera relié à **G**, l'autre à une vis de la masse de la dynamo. Celle-ci doit tourner.

Si on détache **F** de **G** ou de la masse - suivant le branchement des inducteurs - la machine électrique tournera normalement plus vite mais son régime tombera si on freine l'axe du rotor.

### **Comment entretenir une dynamo ?**

Tous les ans le collier de fermeture qui cache le côté collecteur sera enlevé. On s'assurera que les balais ne sont pas encrassés, ne coincent pas dans leur guide et qu'ils ne sont pas assez usés pour empêcher les ressorts de bien poser sur chaque balai. Le collecteur ne doit pas être noirci, sinon on le frottera avec du papier de verre tandis que l'on fait tourner l'axe.

Les micas, logés entre les lamelles du collecteur ne doivent pas effleurer la surface du cuivre sinon il faudra les gratter avec une lame de scie meulée sur sa partie postérieure pour pouvoir l'emmarcher.

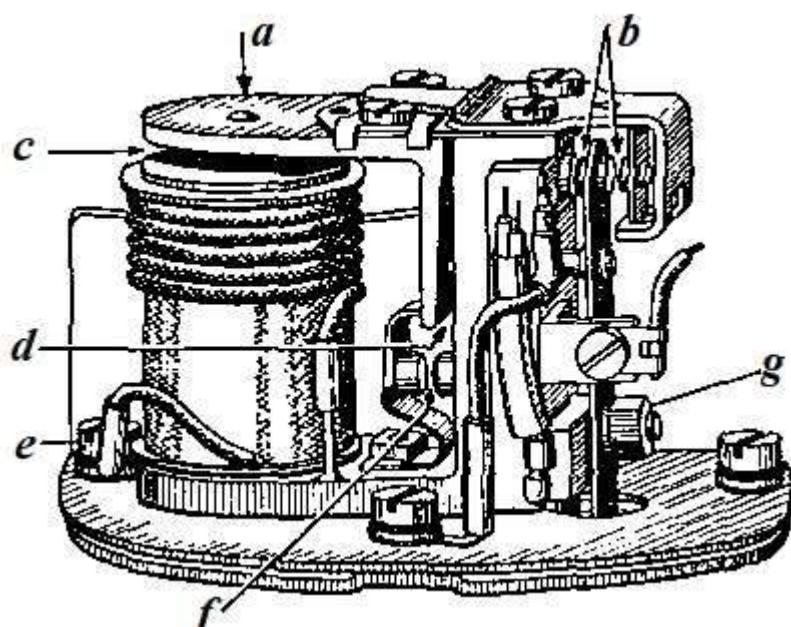
Lorsque des grains de soudure sont collés à l'intérieur du collier de fermeture, on peut affirmer que des fils sont dessoudés du collecteur.

Si le collecteur est piqué, c'est que des étincelles perlent entre les balais et le collecteur. Celui-ci devra être rafraîchi au tour en prenant une très légère passe. On frottera ensuite avec du papier de verre très fin, on approfondira les micas et on placera de nouveaux balais conçus pour la dynamo en présence.

Quand on remplace les balais, il faut également les roder au papier de verre.

Il faut huiler légèrement les paliers tous les 5.000 à 7.000 km.

En ce qui concerne le régulateur de tension, il est particulièrement important de veiller à ce qu'il ne s'introduise aucun corps étranger et tout spécialement aucune particule métallique entre le clapet (**u**) et le corps de bobine, dans l'espace (**e**) ou dans l'espace (**d**), comme dans le contact de commande (**f**) ou les contacts de réglage (**b**). Le nettoyage des espaces (**e**) et (**d**) (**f**) et (**b**) s'opère au moyen d'une bande de papier de verre.



## Comment régler le régulateur et le conjoncteur ?

Il est tout d'abord absolument nécessaire de posséder un bon voltmètre gradué au 1/10 de volt. On utilisera un voltmètre ayant une gamme de mesure de 0 à 10 volts, et un ampèremètre avec 10 - 0 -10 ampères, c'est-à-dire indication de charge et de décharge.

On met le moteur en marche, et, celui-ci tournant, on débranche la batterie à la borne positive. Le câble conduisant au pôle positif de la batterie doit être raccordé au câble positif du voltmètre. Le câble négatif du voltmètre doit être raccordé à la borne négative de la batterie. Le moteur doit tourner à environ 2.000 t/min. L'allumage se produit maintenant avec le courant engendré dans la dynamo.

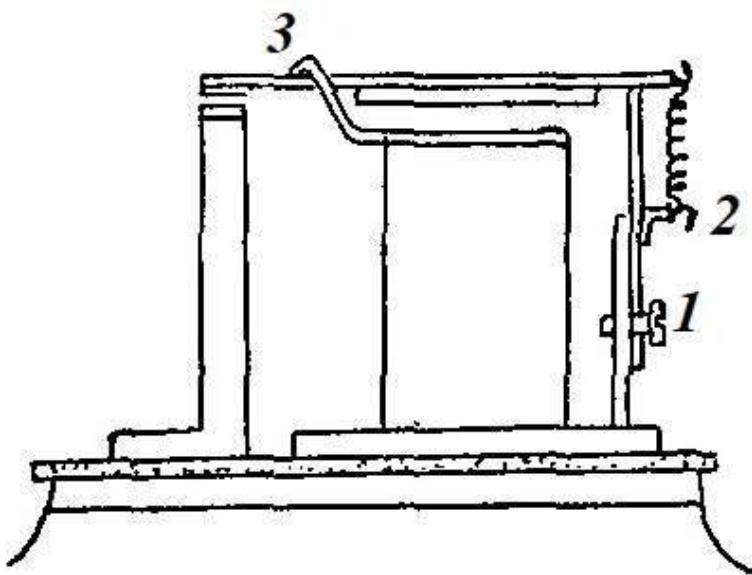
Si le moteur s'arrêtait, maintenir passagèrement, et seulement pour le remettre en marche, le câble positif sur la batterie. A 2.000 t/min le régulateur doit être réglé de telle façon que le voltmètre indique de 7,5 à 7,7 volts. Le réglage de la tension s'effectue à l'aide de la vis V du ressort de tension du régulateur (schéma dans la revue 368) et la vis *a* sur la figure ci-dessus (elles sont souvent recouvertes d'une goutte de couleur spéciale). Au préalable, le contre-écrou doit être desserré.

En tournant à droite la vis sans tête, on augmente la tension, en la tournant à gauche, on diminue la tension. Après blocage du contre-écrou, la tension réglée doit être vérifiée encore une fois. Pour desserrer le contre-écrou, il faut maintenir l'écrou dentelé avec une clé. Le réglage s'effectue l'éclairage étant coupé. Pour le contrôle avec l'ampèremètre, celui-ci doit être monté dans la canalisation positive, c'est-à-dire : débrancher le câble + à la batterie, et l'un des câbles de l'ampèremètre doit être raccordé au pôle + de la batterie, le second à la canalisation + débranchée. Le courant de charge doit avoir de 0,1 à 0,5 A à 2.000 t/min, l'éclairage étant allumé et la batterie étant bien chargée. Si la batterie est à demi déchargée, les valeurs indiquées montent d'environ 1 à 1,5 A. Comme au bout d'une longue période de fonctionnement l'état de charge de la batterie est indéterminé, le régulateur ne doit être réglé qu'avec le voltmètre. La tension réglée correctement donne automatiquement le courant de charge correct, quel

que soit l'état de charge de la batterie. Par exemple, le régulateur est réglé sur 7,6 V et une mesure avec l'ampèremètre indiquerait, l'éclairage étant coupé, 4 ampères de courant de charge. Néanmoins, le régulateur ne doit plus être réglé à nouveau, car dans l'exemple indiqué, la batterie est à demi déchargée et absorbe davantage de courant de charge.

Quant au conjoncteur, il doit contacter dès que la dynamo arrive à 6,5 - 6,7 volts. Le voltmètre est placé entre la borne **G** ou **A** de sortie du courant principal de la dynamo et la masse.

Pour arriver à ce résultat on modifie l'entrefer compris entre la palette et le noyau de fer en agissant sur **1** puis en ramenant l'ouverture maximum des contacts à 0,4 - 0,5 en faisant baisser ou remonter le limiteur de course **3**.



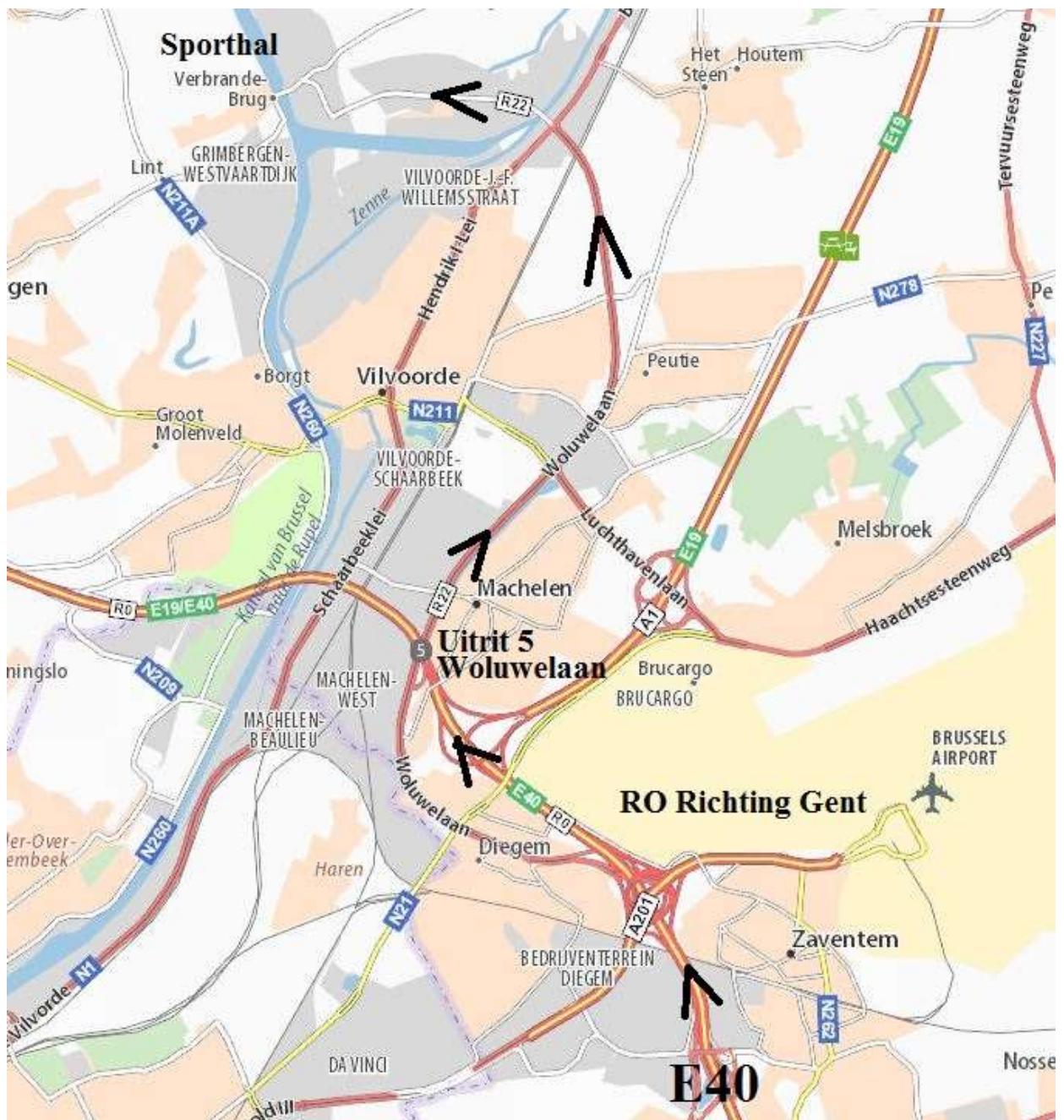
*Réglage du conjoncteur-disjoncteur. Dans l'ordre :*

- 1.Réglage de l'entrefer*
- 2.Réglage de la tension du ressort par pliage de la patte*
- 3.Réglage de l'écartement maximum des rupteurs (0,4 à 0,5 mm) par pliage*

Komende van E40 :

Ring nemen richting GENT

Uitrit 5 : Woluwelaan rechts



Venant de E 40 :

Prendre le Ring, direction GENT

Sortie 5 : prendre à droite Woluwelaan



Bruxelles, le 1<sup>er</sup> décembre 2017.

**Dimanche 17 décembre 2017 à 15.00 heures.  
Assemblée générale annuelle.**

**Ordre du jour :**

Mot de bienvenue aux membres et aux Clubs invités.

Appel nominatif des membres.

Liste des membres excusés.

Présentation de la situation financière pour l'exercice 2017.

Approbations et votes.

Décharge aux membres du Comité et appel aux candidatures.

Actualisation des fonctions. Votes.

Questions, réponses, suggestions.

Clôture de l'Assemblée Générale.

Goûter café et crêpes, offert par le Club.

Clôture.

**Adresse du jour :**

Cafetaria Sporthal Verbrande Brug

Vaartstraat 198

1850 Grimbergen

Le Président,  
Paul Saint-Mard.

Itinéraire : voir verso



CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM asbl-vzw  
Avenue Prekelindenlaan, 33 BE 1200  
Bruxelles/Brussel  
E-mail : post@classic-motorcycles-belgium.be  
Website : www.classic-motorcycles-belgium.be  
IBAN : BE89 0013 1986 8185





Brussel, 1 december 2017.

## Zondag 17 december 2017 om 15.00 uur. Jaarlijkse algemene ledenvergadering.

### Agenda :

Welkomstwoordje voor de leden en de uitgenodigde clubs.

Lijst van de verontschuldigde leden.

Financiële toestand dienstjaar 2017.

Goedkeuring en stemming.

Ontlasting van de bestuursleden en oproep voor kandidaten.

Actualisatie van de functies. Stemming.

Vragen, antwoorden, suggesties.

Afsluiting van de Algemene vergadering.

Vieruurtje, koffie en pannenkoeken, aangeboden door de Club.

Slotwoord.

### Adres van de dag :

Cafetaria Sporthal Verbrande Brug.

Vaartstraat 198

1850 Grimbergen

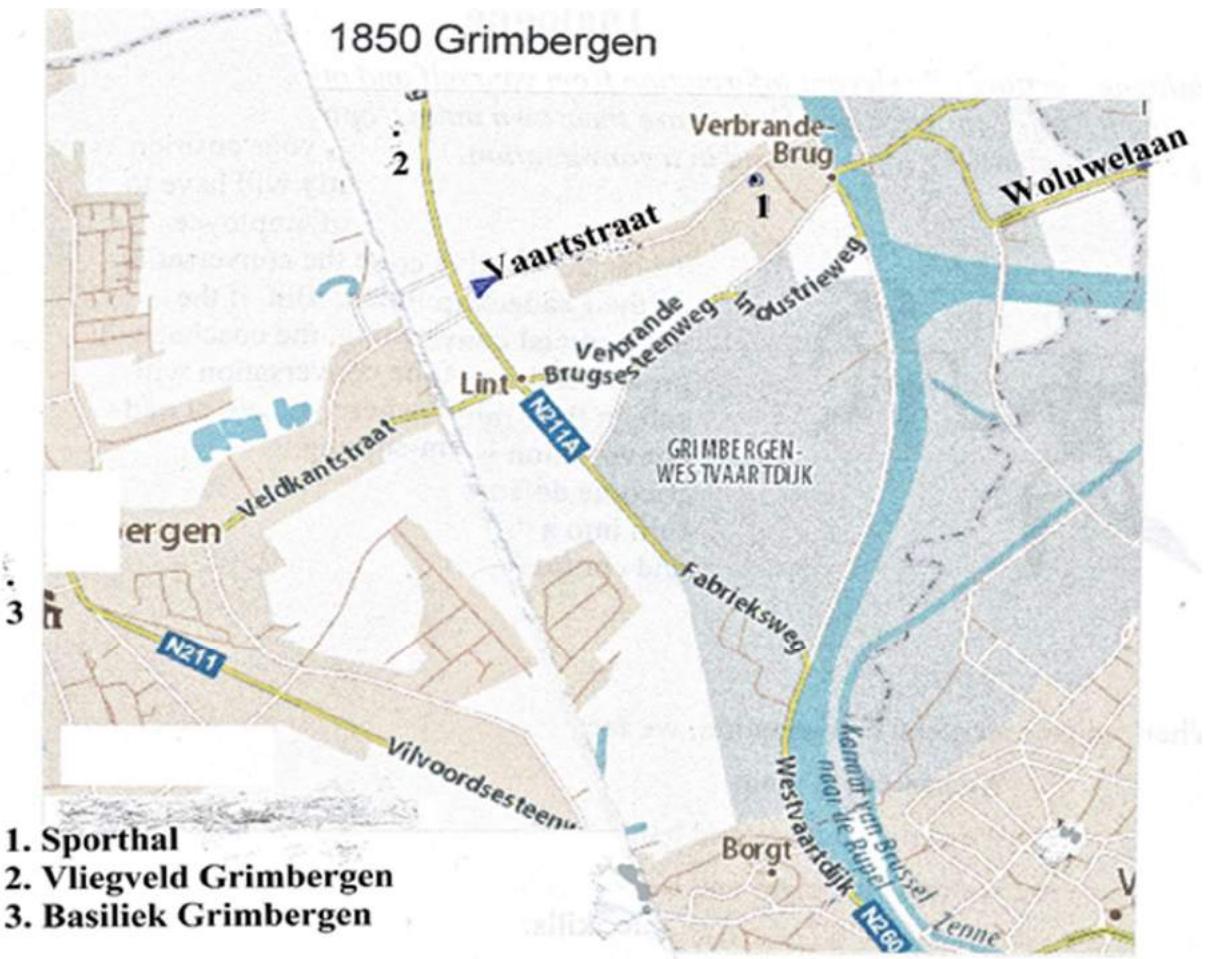
De Voorzitter,  
Paul Saint-Mard.

Aanbevolen weg : zie keerzijde



CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM asbl-vzw  
Avenue Prekelindenlaan, 33 BE 1200 Bruxelles/Brussel  
E-mail : post@classic-motorcycles-belgium.be  
Website : www.classic-motorcycles-belgium.be  
IBAN : BE89 0013 1986 8185





## Voor wie langs de Ring komt :

Vanaf Groot-Bijgaarden is het aangeraden op de Ring te blijven tot AFRIT 5 (nieuwe aanleg) de Woluwelaan te nemen (rechts) tot het einde.

Pour ceux qui viennent par le Ring, il est conseillé de :

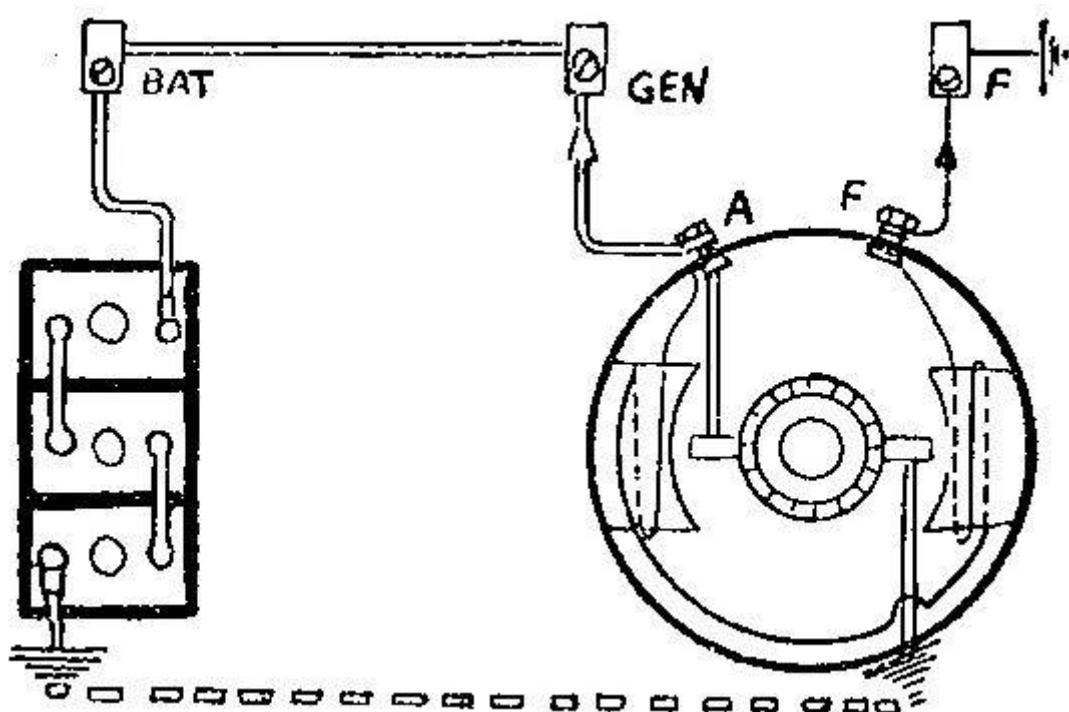
Rester sur le Ring jusqu'à la sortie 5 (nouvel agencement), prendre à droite Woluwelaan jusqu'à la fin.

**Cafetaria Sporthal Verbrande Brug  
Vaartstraat 198  
1850 Grimbergen**

## Nazicht van de dynamo met regulator.

Een slechte werking van de dynamo wordt vastgesteld door het feit dat de amperemeter geen lading van de batterij meer aangeeft.

1. Vooraf moet men nagaan of de amperemeter nog in goede staat is. Dit gebeurt door de verlichting aan te steken zonder draaiende motor. Veronderstellen we dat deze 20 watt verbruikt en dat het achterlicht 3 watt nodig heeft, dat de spanning 6 volt is. Men heeft gezien dat de stroom als volgt berekend wordt :  $(20+3) : 6$  hetzij  $+/- 4$  amperes (ontlading).
2. De dynamo op een stevig toerental laten draaien. De draad met merkteken **A** of **G** (continentale motoren) of **D** (Engelse motoren) losmaken. Deze draad bij de massa brengen. Indien de dynamo stroom levert zullen er vonken ontstaan. Indien geen vonken, dan is ofwel de dynamo, ofwel de regulator defect.
3. Om te bepalen welke van de twee defect is, wordt de uitgang klem van de inductoren (**F** voor de Amerikaanse, Engelse en Duitse machines **Ex** voor de anderen) verbonden met de massa terwijl de motor op een verhoogde ralenti draait.



De stroomafname (amperemeter) moet dan zeer hoog zijn. Indien er geen amperemeter voorzien is, moet men er een in serie plaatsen met de losgekoppelde draad van de batterij. In dit geval kan men besluiten dat de dynamo in goede staat is en dat de regulator defect is. Maar indien de stroom gering of nul is, wijst dit op een defecte dynamo.

N.B. Er zijn gevallen waar de bekrachtiging (inductoren) aan de massa begint. Dan moet men **G** en **F** verbinden.

4. De klem van de regulator (**A** voor de Engelse machines, **B** voor de Amerikaanse, Franse en Duitse machines) moet steeds onder spanning zijn vermits ze rechtstreeks aan de batterij aangesloten is.

Indien men een controlelampje plaatst tussen deze klem en de massa, zal deze branden. Zoniet is er een onderbreking tussen de batterij en de regulator.

N.B. Men kan ook de goede staat van de dynamo vaststellen door deze te doen draaien als motor.

In sommige gevallen worden **G** en **F** verbonden, in andere gevallen verbindt men **F** met de massa (zie supra) : dan geeft men stroom aan de dynamo bij middel van een batterij.

Een van de draden (om het even welke) zal met **G** verbonden zijn, de andere met een vijs aan de massa van de dynamo. Deze moet draaien.

Indien men **F** van **G** of van de massa ontkopelt (afhankelijk van de verbinding van de inductoren), zal de machine sneller draaien, maar het regime daalt bij het afremmen aan de as van de rotor.

### **Onderhoud van de dynamo.**

Ieder jaar zal de beschermrand aan de kant van de collector verwijderd worden. Men verzekert zich van de goede staat van de kooltjes. De collector wordt dan nagezien : indien zwart, reinigen met fijn schuurpapier terwijl men de as doet draaien.

De mica's die zich tussen de lamellen van de collector bevinden, mogen niet uitsteken ten opzichte van het koper van de rotor ; indien nodig zal men dezen wegkrabben bij middel van een aangepast gereedschap.

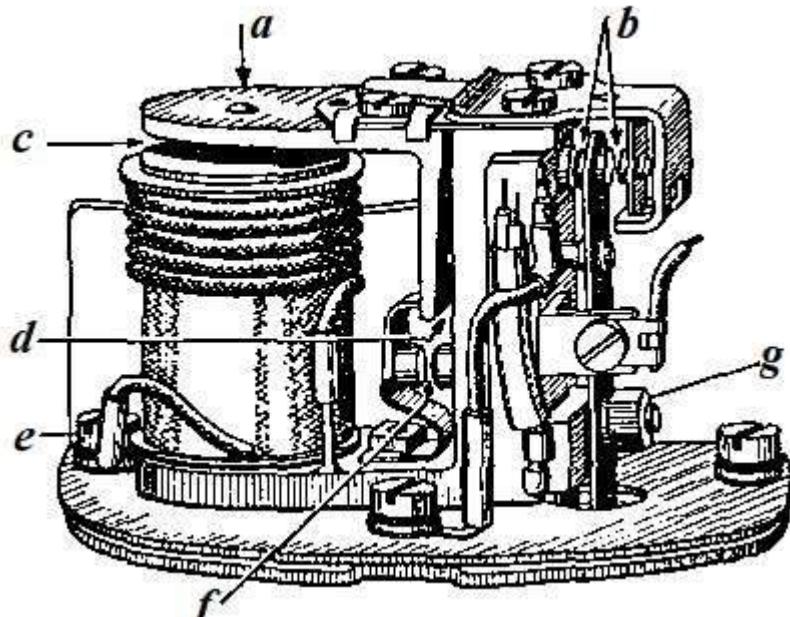
Wanneer er soldeerkorrels aan de binnenkant van de sluitband plakken, kan men gerust zeggen dat de draden van de collector los zitten.

Indien de collector beschadigd is wil dat zeggen dat er vonken ontstaan tussen de collector en de borstels. Deze moet dan afgedraaid worden op de draaibank. Vervolgens met schuurpapier fijn gemaakt. De groeven van de mica's worden verdiept. En tenslotte worden nieuwe specifieke borstels aangebracht (volgens type dynamo). De nieuwe borstels moeten ook met schuurpapier vorm krijgen.

De kussenblokken worden om de 5.000 à 7.000 km lichtjes geölied.

Wat betreft de spanningsregulator, moet men er op letten, dat er geen vreemde lichamen en zeker geen metalen deeltjes aanwezig zijn tussen het slot (**u**) en de bobijn, in de ruimte (**e**) of de ruimte (**d**), in het hoofdcontact (**f**) of de afstelcontacten (**b**).

Het opkuisen van de ruimten (**e**), (**d**), (**f**) en (**b**) gebeurt bij middel van een bandje schuurpapier.



### Afstellen van de regulator en van de conjuncteur.

Hiervoor is het absoluut noodzakelijk over een goede voltmeter te beschikken, gegradeerd op 1/10 Volt, met een schaal van 0 tot 10 Volt.

De amperemeter moet een schaal hebben van 10 - 0 -10 amperes, d.w.z. dat deze lading en ontlading kan aangeven.

Men doet de motor draaien en, terwijl deze draait, ontkoppelt men de positieve pool van de batterij en verbindt men de positieve pool van de batterij met de positieve pool van de voltmeter. Men verbindt de negatieve kabel van de voltmeter met de negatieve pool van de batterij.

De motor draait op +/- 2.000 t/min. de ontsteking gebeurt nu met de stroom die in de dynamo verwekt wordt.

Indien de motor stil valt, de positieve kabel aan de batterij aanbrengen, enkel totdat de motor opnieuw draait.

Bij 2.000 t/min moet de regulator zo geregeld worden, dat de voltmeter 7,5 à 7,7 volts aangeeft. De regeling van de spanning gebeurt aan de vijs **V** van de veer (zie schema in het maandblad 368) en de vijs **a** hierboven. Deze vijzen hebben dikwijls een specifieke kleur. De zekerheidsschroef moet vooraf losgemaakt zijn.

Wanneer men de vijs naar rechts draait stijgt de spanning, en omgekeerd. Wanneer men de zekerheidsschroef opnieuw aangespannen heeft, moet men nog eens de spanning nazien.

De afstelling gebeurt met de verlichting uitgeschakeld.

Wat betreft de controle met de amperemeter, dient deze aangebracht te worden in de positieve draad, d.w.z. de positieve draad aan de batterij los maken, de positieve pool draad van de amperemeter verbinden met de batterij en de andere draad van de amperemeter aan de losgemaakte draad van de batterij verbinden (**in serie** met de batterij).

De laadstroom moet +/- 0,1A tot 0,5 A zijn bij 2.000 t/min, met de verlichting ingeschakeld en een goed geladen batterij.

Indien de batterij halfvol is, moet men 1 tot 1,5 A hebben.

Vermits men de lading van de batterij na een lange werkingstijd niet kent, moet de regulator slechts afgesteld worden met de voltmeter.

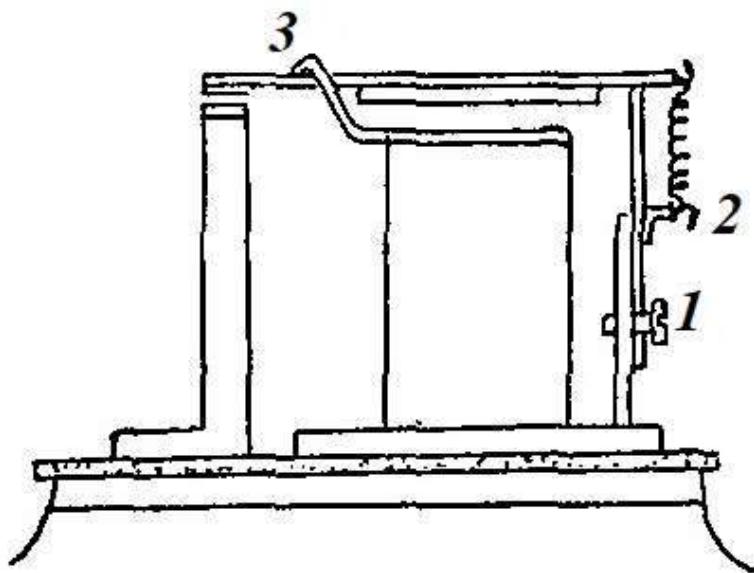
De correct geregelde spanning geeft automatisch een correcte laadstroom, wat ook de staat van de batterij weze.

Bij voorbeeld, de regulator, afgesteld op 7,6 V, en een meting met de amperemeter, verlichting uitgeschakeld, zou ons 4 amperes laadstroom geven. Desondanks moet de regulator niet meer afgesteld worden vermits de batterij in het voorbeeld half geladen is en deze meer laadstroom opneemt.

Wat de conjunctorklemmen betreft, moet deze sluiten van zodra de dynamo 6,5 tot 6,7 Volt bereikt.

De voltmeter is dan geplaatst tussen de klemmen **G** of **A** van de dynamo en de massa.

Om dit te bereiken wordt de afstand tussen de ijzerkern en het hamertje geregeld bij **1**, vervolgens de afstand tussen de contacten op 0,4 tot 0,5 te brengen bij middel van de regelaar **3**.



*Regelen van de conjunctorklemmen. In volgorde :*

*1. Regeling van de luchtspleet*

*2. Regeling van de spanning van de veer door het plooien van het hamertje*

*3. Regeling van de maximum afstand van de onderbrekers (0,4 tot 0,5 mm) door het plooien van het hamertje*

**Beurs Roeselare.**

Denderleeuw, 26.11.2017.

Zaterdag 4 november, natte, miezerige dag.

Mijn echtgenote moest in Rumbeke zijn, dus het nuttige aan het aangename gekoppeld, en zo naar de ruilbeurs...

Vooreerst aan al de organisatoren van ruilbeurzen, **bedankt** goede mensen voor de inzet, u biedt aan vele oldtimer liefhebbers de gelegenheid om de tentoongestelde schatten te aanschouwen, die anders ergens in een garage verborgen staan.

Ik voeg er ook de exposanten en verkopers bij, met bakken oude onderdelen en motoren... het nog ontbrekende onderdeel zou er eens tussen kunnen liggen, en dat ziet men aan de uitgang, bezoekers geladen met kders, wielen en ander spul, met de glimlach op het gezicht en een platte portemonnaie.

Uw dienaar,

Mike Enfield.



*Ultima 500 cc Type C 1924*

# AGENDA



## RUILBEURZEN - BOURSES

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

## TREFFENS - CONCENTRATIONS

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

## **EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN**

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| 10-<br>11/02/2018 | Moto Retro Wieze<br>BMW Classics 1969-1995 | <a href="http://www.motoretrowieze.be">www.motoretrowieze.be</a> |
|-------------------|--|--|

## **COMPETITION CROSS TRIAL CIRCUIT**

### **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.

De Redactie wenst u allen veel lees- en vooral rijplezier voor 2018.

Vergeet niet uw bijdrage (27 euro) vóór 31 december 2017 te betalen.

Dank u.

### **Attention :**

L'année touche à sa fin.

La Rédaction vous souhaite à tous bonnes lectures et surtout des bonnes routes au guidon de votre ancienne.

Merci de bien vouloir payer votre cotisation 2018 (27 euros)  
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, Verzetstraat / 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:  
**Cafetaria 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 ,<br>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<br>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, Bergenseestw. 769<br>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<br>Fax: 059/80.58.44                       |
| <b>GILLET</b>   | Yves Campion, Rue Dr Elie Lambotte 243,1030 Bruxelles<br>ycampion.gillet@skynet.be                       | Tel: 02/425.89.91  |
| <b>HARLEY DAVIDSON</b><br><b>750cc Leger, burger en servicar 1937-1973 en Amerikaanse motoren</b> | JP Piron<br>Kruiskensheide 33<br>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</b><br><b>Legermotoren</b>   | Erwin De Lange, Elzenstraat 6, 9500 Geraardsbergen<br>info@retro-rest.be                                 | Tel: 054/41.09.37<br>Fax: 054/41.09.37<br>GSM: 0475/80.06.81 |
| <b>MAICO</b><br><b>(Scooters + motos)</b>   | Luc Bohets , Ronsen Heerweg 19 , 9700 Oudenaarde   | Tel: 055/49 87 19<br>GSM: 0495/37.64.13                      |
| <b>MOTO GUZZI</b>   | Manu Mommens Sasweg 3, 1820 Perk<br>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<br>nocfbred@yahoo.co.uk                                      | Tel: 0497 / 577.000  |
| <b>NSU</b>  | Stephane Oger,<br>Rue des trois Ruisseaux 53, 1450 Chastre   | Tel:010/65.85.88   |
| <b>ROYAL ENFIELD</b>  | Locotrans sprl Ch de Bruxelles 309, 1410 Waterloo<br>Site: www.locotrans.net Email : marco@locotrans.net | Tel: 02/351.09.55<br>Fax: 02/351.07.0                        |
| <b>ROYAL NORD + bromfietsen/vélo-moteurs</b>  | Eric Steyls ,<br>Ulbeekstraat 11 , 3832 Wellen   | Tel: 012/74.40.74  |
| <b>SAROLEA</b>  | Ronald Danis, Prins Albertlaan 68, 8400 Oostende<br>saroleadanis@skynet.be                               | Tel 059/32.03.05<br>GSM: 0474/284324                         |
| <b>VESPA Scooters</b>   | Walckiers Daniel, Plankenstraat 53 bus1, 1701 Itterbeek<br>danielwalckiers@hotmail.com                   | Tel: 0477/ 92.68.62  |
| <b>WHIZZER</b>  | Roger Van den Bogaert Lierseestwg 26, 2520 Emblem  | Tel:03/480.35.58   |

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

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