

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

\*\*\*\*\*

**Maandelijks tijdschrift – Revue mensuelle.**  
**Mei / Mai 2018**

\*\*\*\*\*

Numéro **373<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



*Velocette 500 cc Café Racer.  
Beurs Schilde 24.02.2018.  
Foto : M. Vanhouche.*

# 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 chèr(e)s ami(e)s,

Quelques élucubrations sur le temps qui passe... Rendez-moi ma jeunesse ! Je ne l'ai pas donnée, ni vendue, un peu galvaudée sans doute, elle est partie pas à pas, ne s'arrêtant que pour mesurer la distance entre hier et aujourd'hui. Le début fut une paire de lunettes, pour lire uniquement... puis ce furent les dents, les cheveux et quelques autres plaintes plus délicate à annoncer. Dieu merci, la mémoire et les émotions sont toujours là. Par exemple, mon premier véhicule à moteur fut un scooter Lambretta de 1947, payé 500 Fr (une somme à l'époque) à la veuve d'un boutonnier (travail de la nacre) qui allait s'installer en maison de repos. Il y avait du travail sur la Lambretta, quelques années de cave et d'abandon l'avaient marquée... Mon père m'a immédiatement donné quelques conseils (traduisez : instructions).

Ne rien commencer sans un bout de papier et un crayon et tout noter, toujours investir dans le meilleur outillage possible, c'est rentable pour autant qu'on ne le prête pas !!! Premier gros achat, foreuse à main et sa colonne et après cela, tout ce qui pouvait être utile prenait le chemin du garage. Nous étions cinq garçons, tous Britanniques, enfants de militaires et membre de la même troupe scoute Baden Powell. Avec le même intérêt pour les vieilles mécaniques, toutes leurs montures étaient des "ex WD" Norton, BSA, Royal Enfield, James... Il n'y avait que moi sur des petites roues. Les parents qui se connaissaient voyaient cela avec une certaine condescendance, ce furent eux qui firent mon écolage (derrière le Tir National). Ma première longue virée fut d'aller à Virton et retour avec mon barda, par la grande route (N4), 6 heures de trajet dans chaque sens... enfin, il faut bien que jeunesse se passe... L'eau continua de couler sous les ponts et après que mes copains s'en furent retournés en Grande Bretagne (le temps de mission à l'étranger était de 12 ans maximum avant le retour au pays), je poursuivis mes études sur une vraie moto, une Saroléa Vedette de 1952 avec un passé prestigieux, la famille Brel, mais cela est une autre histoire...

Restez prudents, bonne route,

Paul Saint-Mard, Président.

P.S. Attention, le temps passe et il ne vous reste plus que 7 mois avant que je ne quitte le fauteuil de Salomon...!

***Het woordje van de Voorzitter.  
Van ditjes en datjes en andere zaken...  
Beste vrienden en vriendinnen,***

Enkele bedenksels over de tijd die wegvliegt... Geef me mijn jeugd terug ! Ik heb ze niet weggegeven, noch verkocht, waarschijnlijk een beetje verspild, ze heeft mij stap na stap verlaten, met een paar tussenstoppen om de afstand tussen gisteren en vandaag te meten. Het begon met een leesbril... gevolgd door de tanden, het haar, en een paar andere, meer genante klachten. God zij dank, het geheugen en de emotionaliteit zijn er nog ! Een voorbeeld, mijn eerste motorvoertuig was een Lambretta scooter van 1947, voor 500 BFR (wat toen veel geld was) gekocht van de weduwe van een knopenfabrikant (van parelmoer) die in een rusthuis opgenomen werd. Er was werk aan die Lambretta, getekend door een jarenlang verblijf in de kelder... Mijn vader heeft me onmiddellijk goede raad gegeven (met andere woorden : bevelen). Nooit beginnen werken zonder papier en potlood, alles noteren, steeds investeren in het best mogelijke gereedschap, dit is steeds rendabel, tenminste als men zijn gerief niet uitleent ! Mijn eerste belangrijke aankoop was een handboormachine op kolom. En daarna ging al wat bruikbaar was richting garage. We waren met vijf jongens, allen Britten, zonen van militairs, en allen lid van dezelfde Baden Powell scoutsafdeling. Allen met dezelfde interesse voor oude mechaniek, ze reden met "ex WD"'s, Norton, BSA, Royal Enfield, James... Ik was de enige op kleine wielen. De ouders, die elkaar kenden, keken wat neerbuigend toe, maar zij hebben me (achter de Tir National) opgeleid.

Mijn eerste lange rit was Virton heen en terug, met pak en zak, langs de hoofdweg (N4), 6 uur rijden in elke richting... och, we waren jong... De tijd ging voorbij, nadat mijn vrienden naar Groot-Brittannië teruggekeerd waren (het verblijf van Britse militairen in het buitenland was tot 12 jaar beperkt) ging ik verder experimenteren met een echte motor, een Saroléa Vedette van 1952 met een glorieus verleden, de familie Brel, maar dit is een ander verhaal...

Blijf voorzichtig rijden,  
Paul Saint-Mard, Voorzitter.

P.S. Wees ervan bewust, de tijd vliegt snel, en binnen 7 maand verlaat ik de zetel van Salomon...!

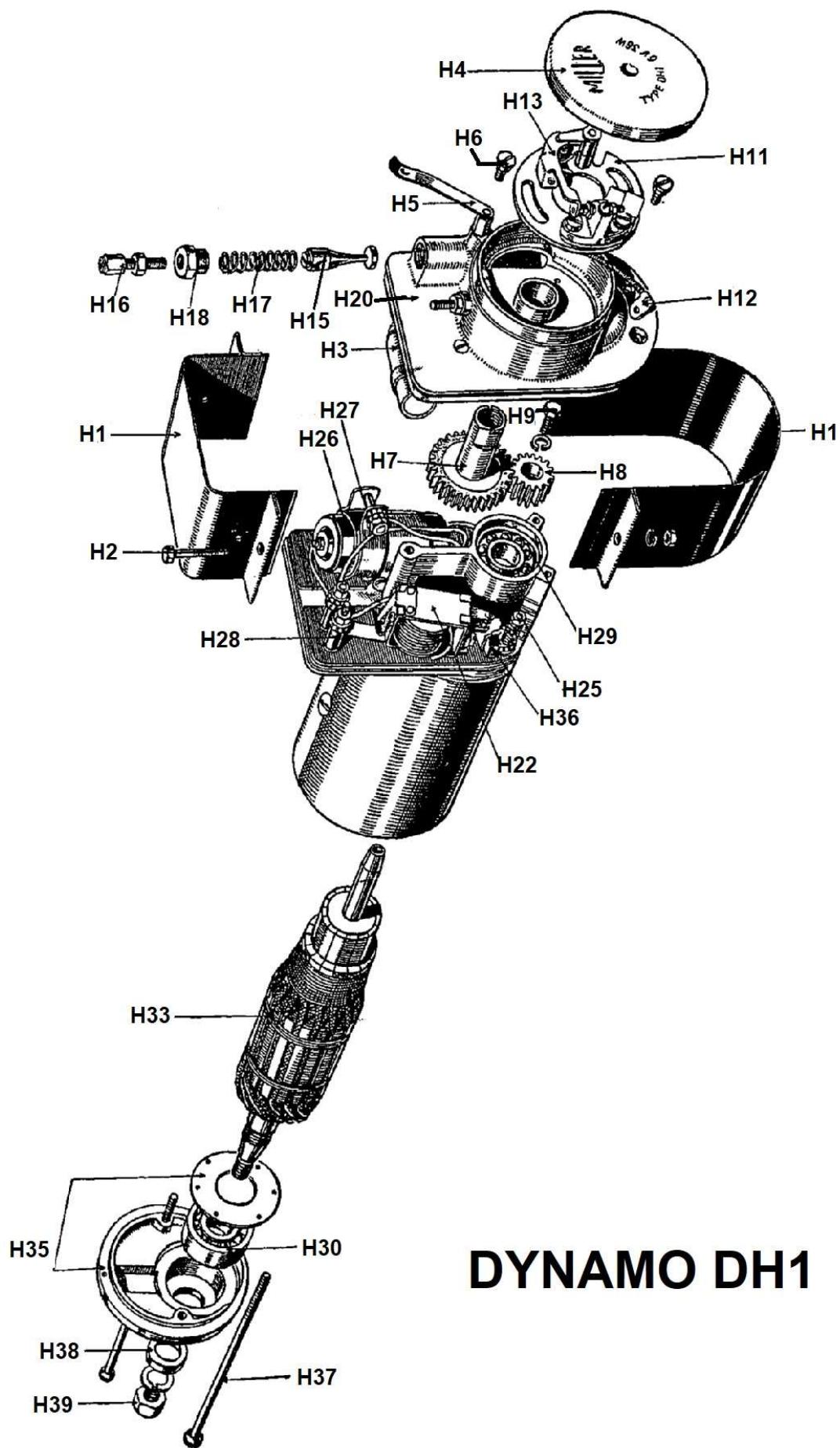
## **Dynamo (Verwijdering).**

Een electrische storing in de dynamo doet zich zelden voor en men dient dit stuk te testen zoals hierboven beschreven, alvorens te besluiten, dat verwijdering noodzakelijk is. Trek kabelstek er uit. Daarna, wat de wijze van verwijdering van dynamo uit motor betreft, leze men de instructies van de motorfietsfabrikant.

## **Dynamo (Demonteren).**

Verwijder tandwiel uit ankeras door moer en sluitrondel H39 af te nemen en tandwiel met behulp van een tandwieltrekker van conisch einde van as te trekken. Verwijder nu de stroomonderbrekerschroeven H6, schroef daarna voor- ontsteking busmoer los en verwijderhouder H15, alsook H16, veer H17 en H18. Verwijder de drie schroeven die de stroomonderbreker vasthechten en neem dit laatste er uit. Schroef staal tandwiel-hechtschroeven los en verwijder drijfwerk uit as. Verwijder beide borstels uit hun houders. Schroef de twee doorlopende bouten H37 los en neem ze er uit. Tik daarna tegen de ankeras op het deel waar zich de stroomwisselaar bevindt met behulp van een houten of koperen doorslag en een hamer. Hierdoor komt én anker én drijfdeel van het gietstuk los.

Indien het nodig is, het gietstuk van de stroomwisselaar uit het juk te verwijderen, ga dan als volgt te werk. Maak eerst regelaar H26 los en verwijder dit stuk uit de knijper, maak dan één rode en alle groene geleidingen los welke door het gietstuk naar de veldwikkeling lopen. Verwijder de schroef 2BA, die de rode aardgeleiding aan het gietstuk van de stroomwisselaar verbindt, zodat het van het juk weggetrokken kan worden; men passe echter op dat geen van de genoemde geleidingen beschadigd wordt. Indien het nodig blijkt het gietstuk aan het drijfeinde H35 uit het anker te verwijderen, schroef eerst de lagermoer H38 los en neem het er uit; hiervoor gebruikte men een pensleutel. Door de plaat stevig te steunen die het lager inhoudt en die men van binnen in het gietstuk aan de drijfeinde zal zien, kan het anker er uit geduwd worden. Men lette op dat de schroefdraad van de as of het middengaatje niet beschadigd wordt.



**DYNAMO DH1**

## **Dynamo Collector en Borstels.**

### **Testen en reparatie.**

Ga na af de borstels schoon zijn en vrij in hun houders bewegen. Indien er iets plakt, verwijder de borstels en maak de zijkanten schoon met een in benzine bevochtigd lapje, of door lichtjes met fijn schuurpapier te polijsten. Zet altijd de borstels op hun oorspronkelijke plaatsen terug. Borstels die zodanig versleten zijn dat ze niet meer vast tegen de collector duwen, of die het verzonken einde van het buigbare deel op het werkvlak blootleggen, moeten vervangen worden. De collector moet schoon zijn en vrij von olie- of stofsporen. Wanneer de dynamo niet verwijderd werd, kan een vuile of zwart geworden collector schoongemaakt worden door er een fijne stoffer tegen te drukken terwijl de motor langzaam omgedraaid wordt. Indien de collector zeer vuil geworden is, dient men de stoffer met benzine te bevochtigen. Indien dit noodzakelijk blijkt, kunnen de mica's van de collector uitgekrabt worden tot op een diepte van ongeveer 63/100 mm, doch deze bewerking kan alleen dan uitgevoerd worden nadat het anker verwijderd is.

Nadat men de nieuwe borstels geplaatst heeft, moet men ze nauwkeurig vastzetten om te verzekeren dat zij goed kontakt maken met de collector. Om de borstels vast te zetten, plaatst men een dun strookje zeer fijn schuurpapier tussen de stroomwisselaar en ieder van de borstels, zich vergewissend dat de gladde zijde van het papier tegen de stroomwisselaar wrijft. Dan trekt men het papier enkele malen voor- en achterwaarts, om het daarna te verwijderen. Indien er na de bewerking wat kool- of schuurpapierstof overblijft, veeg dit voorzichtig af.

## **Dynamo Veldbewikkeling.**

### **Testen en reparatie.**

Voor de DH1 zou de weerstand van de veldbewikkeling (rode en witte geleidingen 4 ohms  $\pm$  0,25 ohm moeten bedragen, en die van de weerstandswikkeling (groene geleidingen) 7 ohms  $\pm$  0,25 ohm.

Voor de DH3 zou de weerstand van de veldwikkeling (rode en witte geleidingen)  $3,60 \text{ ohms} \pm 0,25 \text{ ohm}$  moeten bedragen, en die van de weerstandswikkeling (groene geleidingen)  $8,50 \text{ ohms} \pm 0,25 \text{ ohm}$ .

Een weerstandsmeting tussen veld- en weerstandswikkeling zou niet minder dan  $100.000 \text{ ohms}$  moeten geven.

Als men een nieuwe veldwikkeling plaatst, duwt men het juk en de pool op een doorslag (ongev. 203 mm lang en conisch, diameter 44,88 mm tot 44,92 mm). Zet het bloot einde van de doorslag in een bankschroef vast en met behulp van een stevige schroevendraaier kan men de verzonken schroef die de poolschoen aan het juk vasthecht uiterst vast aanschroeven.

Het is van belang, dat er geen opening is tussen de poolschoen en het binnenste vlak van het juk.

### **Dynamo Anker. Testen en reparatie.**

De weerstand van de anker-spoelen, tussen twee aanpalende collectorstaven gemeten, moet  $0,2 \text{ ohm}$  min of meer  $0,01 \text{ ohm}$  zijn voor de DH1 en  $0,15 \text{ ohm}$  voor de DH3. Een weerstandsmeting naar de aarde mag niet minder dan  $100.000 \text{ ohms}$  geven.

### **Dynamo - Hermontering.**

Keer de werkwijze van de demontage om, maar zorg er voor dat het collector-einde van het gietstuk eerst in het juk geplaatst wordt, terwijl men zich vergewist dat de geleidingen van de veldwikkeling door de opening worden gehaald alvorens men het anker terugzet.

### **Regelaar (H 26).**

De regelaar controleert zich geheel en al automatisch, zodat het vermogen van de dynamo varieert naargelang de lading op de batterij of de stand van lading. Normaal gedurende het gebruik in de dag, wanneer de batterij in goede conditie verkeert, geeft de dynamo slechts een kleine lading, zodat men zelden meer dan 1 of 2 ampères op de ampèremeter zal aflezen.

## **Regelaar.**

### **Testen.**

Indien men bij normaal gebruik vaststelt dat de batterij voortdurend laag staat of overladen wordt en men door middel van de vooraf beschreven test heeft kunnen bepalen dat de dynamo en uitschakelaar in orde zijn, kan men de regelaar testen door ze door een andere te vervangen (voorpgezet dat een dergelijk stuk beschikbaar is).

Men notere, dat het geen kwaad kan een Miller-Dynamo zonder regelaar te laten lopen. Als hij verwijderd wordt, moeten alle geleidingen op hun plaats blijven. Het is raadzaam een houten of metalen blok van 25,4 mm lang op 32 mm diameter in de knijper van de regelaar te plaatsen, daar dit stuk de geleidingen strak op hun plaats zal houden in afwachting van een andere regelaar. Zonder de regelaar wordt het vermogen van de dynamo tot ongeveer 3,5 amp. teruggebracht. Het is dus aan te raden de regelaar zo spoedig mogelijk te vervangen.

## **Stroomverbreker (H 11).**

Zie schakelschema voor de positie hiervan (electrisch) in de ontstekingsstroombaan. De stroom wordt onderbroken wanneer de contacten door de omwentelende nok worden afgezonderd. Het gevolg van het onderbreken van de klosstroom is een sterke vonk aan de ontstekingsbougie.

### **Stroomverbrekerspunten.**

#### **Verstelling.**

Wanneer, ingevolge slijtage van het armkussen van de stroomonderbreker, de opening verkleind wordt, dan wordt verstelling noodzakelijk. Dit kan men doen door de sluitmoer wat losser te zetten en daarna het geschroefd contact te draaien totdat een opening van 0,022 inch bekomen wordt. Ten alle tijde moeten de contactpunten geheel vrij van olie zijn. Indien er zich overtollige uitholling of

verbranding van de stroomonderbrekerspunten voordoet, dan is het mogelijk dat de condensator defect is. Een overtollige voltage veroorzaakt verbrande of uitgeholde contacten; zorg er voor, dat de verbindingen van de batterijstroombaan schoon en hecht zijn.

### **Condensator (H 3).**

#### **Testen.**

Om de condensator te testen, neemt men het snoer uit en men zet gelijkstroom op zijn poolklemmen; men gebruikte een lamp in serie, om aldus kortsluiting te vermijden in geval de condensator defect blijkt te zijn of gedurende het testen defect geraakt. Indien hij in orde is, zal men - na het verwijderen van de gelijkstroom - een zeer flinke vonk verkrijgen na kortsluiting verwekt te hebben in de poolklemmen van de condensator zelfs na enkele seconden wachten. Indien er zich een kortsluiting voordoet, zal men geen vonk bekomen en is de condensator defect.

#### **Klos.**

Vermits de klos een stilstaand onderdeel is, doet er zich geen slijtage in voor, en eenmal geplaatst, vergt het geen verder nazicht. Zijn rol beperkt zich tot het omzetten van de beschikbare batterij-voltage in een hogere, geschikt voor bougie-doeleinden. De geïsoleerde huls en poolklemdeksel moeten met een benzoldoek van tijd tot tijd schoongeveegd worden. Men vermijde dat water de poolklemmen van de klos bereike.

### **Uitschakelaar (conjoncteur-disjoncteur).**

#### **Testen en verstellen.**

De uitschakelaar P is aan het stroomverbrekereinde van het gietstuk door een moer V verbonden en kan verwijderd worden nadat de aardgeleiding losgemaakt wordt welke onder het gietstuk dat de regelaar inhoudt vastgemaakt is. Daarna wordt de geleiding met poolklem B verbonden.

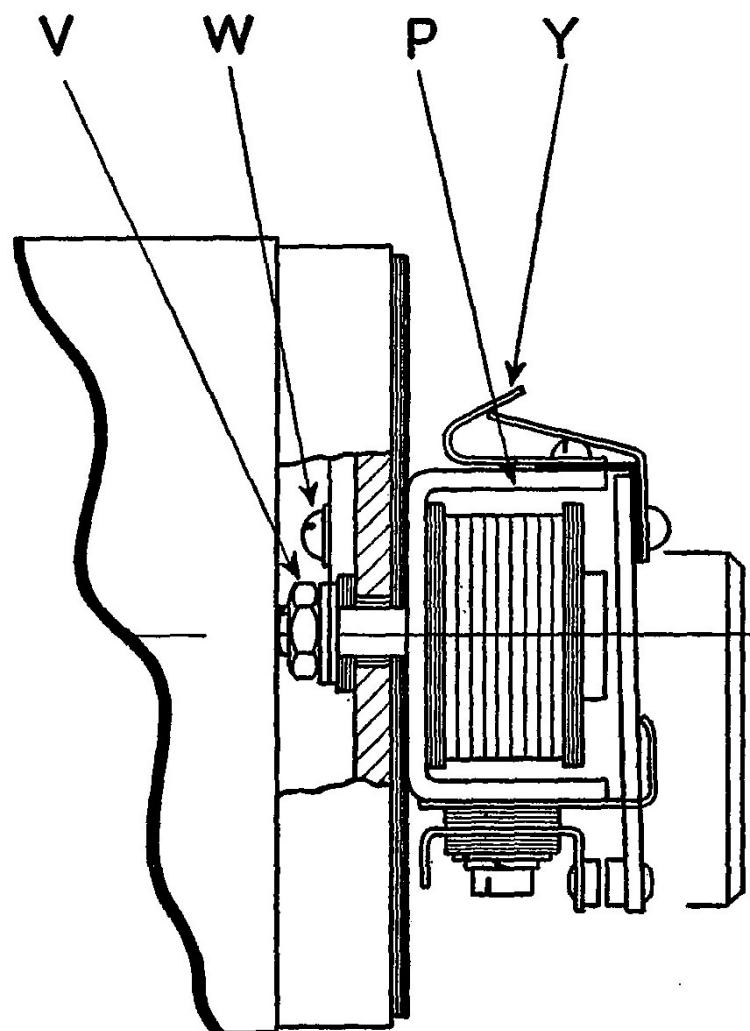
Weerstand van serie-wikkeling is 0,09 tot 0,1 ohm.

Weerstand van shunt-wikkeling is 55 à 56 ohms.

Vrije ruimte tussen contact, 0,793.

Contacten moeten met ongeveer 6 volts sluiten als een stroom van nul tot 0,25 amp. verwekt wordt, en open gaan als de stroom daalt van zero tot 0,5 amp. ontlading.

De OFF en ON spanning kan versteld worden door de koperen spanningsklamp Y te buigen.



## **Dynamo (Enlèvement).**

Une panne électrique de la dynamo est peu fréquente et on ne procédera à son enlèvement qu'après avoir effectué tous les essais décrits précédemment. Pour ce faire, enlever la fiche double et se référer aux instructions du constructeur de la moto pour l'enlèvement de la dynamo.

## **Dynamo (Démontage).**

Enlever l'écrou et la rondelle Grauwer H39 et retirer le pignon de commande à l'aide d'un extracteur de forme conique.

A l'autre face de la dynamo, retirer le rupteur en dévissant les vis H6 ainsi que les gland, ressort, écrou et vis H15, H16, H17 et H18.

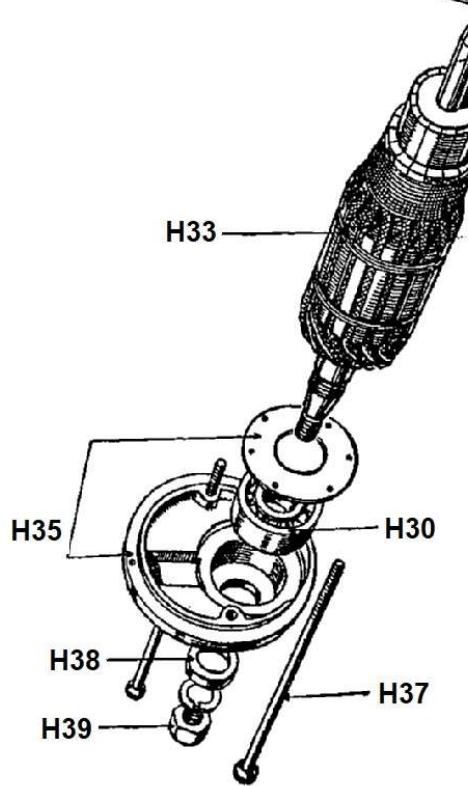
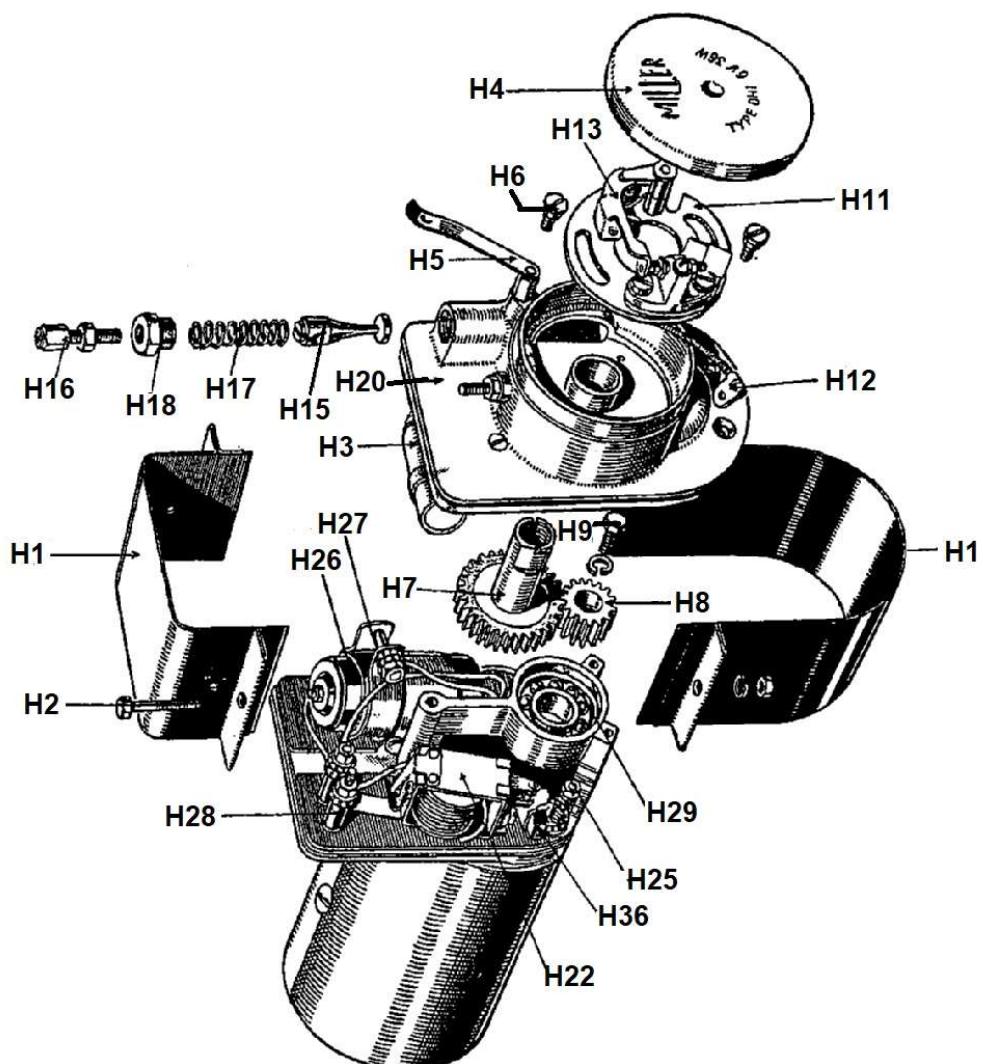
Enlever la flasque H20 en dévissant les trois vis qui la maintiennent.

Dévisser l'écrou H9 et enlever le pignon acier H8. Retirer les balais de leurs guides.

Dévisser et enlever les deux longues vis d'assemblage H37, et alors, au moyen d'une pièce en bois ou en laiton et d'un marteau, taper sur l'extrémité de l'arbre de l'induit (côté rupteur), ce qui vous permettra d'enlever le dit induit et la flasque H35.

Si la flasque H25 doit être enlevée, déconnecter et enlever le régulateur H26 de son collier, les connexions venant de l'inducteur. Dévisser la vis 2BA qui assure la masse à la flasque et au support de l'inducteur. La flasque H25 peut alors être retirée, en ayant soin de ne pas endommager les connexions souples venant de l'inducteur.

S'il est nécessaire d'enlever la flasque H35, il y aura lieu d'abord d'enlever la bague de centrage H38 en se servant d'une clef à broches; il sera alors possible, à la presse, de retirer l'induit. En effectuant ce travail, on aura soin de ne pas endommager la partie filetée de l'arbre, ni le trou central.



**DYNAMO DH1**

## **Collecteur de la Dynamo et Balais.**

### **Essai et réparation.**

Veiller à ce que les balais soient toujours bien propres et se meuvent librement dans leurs guides. S'il y a des traces de salissures, les nettoyer avec un chiffon imbibé d'essence ou les frotter légèrement avec du très fin papier verré. Avoir soin de toujours les replacer dans leurs positions primitives. Les balais doivent être remplacés à temps pour qu'ils pressent toujours fermement sur le collecteur et éviter que la connexion cuivre y soudée ne vienne à détériorer ledit collecteur. Ce dernier doit toujours être maintenu bien propre. On pourra procéder à son nettoyage, sans enlever la dynamo, en appuyant dessus avec un chiffon, pendant que la dynamo tourne lentement. Si c'est nécessaire, on pourra humecter le chiffon avec un peu d'essence. Si la chose est nécessaire, mais seulement quand on a dû enlever l'induit, on pourra approfondir, avec un grattoir approprié, les rainures de mica sur une profondeur approximative de 63/100 mm.

Après avoir remplacé des balais, il faut s'assurer qu'ils jouent librement dans leurs guides et être certain qu'ils donnent un bon contact sur le collecteur. On pourra, pour fixer les balais, passer un très fin papier de verre, le côté papier reposant sur le collecteur, entre celui-ci et le balai, et exécuter avec ledit papier un mouvement de va-et-vient jusqu'à ce que l'extrémité du balai épouse bien la forme du collecteur. Retirer le papier et enlever toute trace de poussière de carbone ou de papier.

## **Bobine de Champ de la Dynamo.**

### **Essai et réparation.**

Pour la DH1, la résistance de l'enroulement de champ (fil rouge et blanc) doit être de 4 ohms  $\pm$  0,25 ohm, et celle de l'enroulement de la résistance (fil vert) de 7 ohms  $\pm$  0,25 ohm.

Pour la DH3, la résistance de l'enroulement de champ (fil rouge et blanc) doit être de 3,60 ohms  $\pm$  0,25 ohm, et celle de l'enroulement de la résistance (fil vert) de 8,50 ohms  $\pm$  0,25 ohm.

La mesure d'isolement entre l'enroulement shunt et la masse, ainsi qu'entre les enroulements shunt et résistance ne peut pas être inférieure à 100.000 ohms.

Lors du placement d'une nouvelle bobine de champ, il y a lieu de forcer le cylindre et le pôle sur un mandrin conique d'environ 203 mm de long sur 44,88 mm à 44,92 mm de diamètre. Placer le cylindre dans un étau et, avec un solide tournevis, fixer fortement la vis fraisée de façon qu'un contact parfait soit établi entre le pôle et la carcasse.

Bien veiller à ce qu'il n'existe aucun passage d'air entre le pôle et la face interne du cylindre.

### **Induit de la Dynamo.**

### **Essai et réparation.**

La résistance de l'induit entre deux sections adjacentes du collecteur doit être de 0,2 ohm plus ou moins 0,01 ohm pour la DH1 et de 0,15 ohm pour la DH3. La mesure d'isolement à la masse ne peut être inférieure à 100.000 ohms (essai Megger).

### **Dynamo - Remontage.**

Renverser les opérations du démontage mais ne pas oublier de remonter la flasque H25 sur la carcasse cylindrique et s'assurer que les fils de l'inducteur sont bien tirés à travers l'ouverture avant le placement de l'induit.

### **Régulateur (H 26).**

Le régulateur assure un contrôle automatique, de telle sorte que le débit de la dynamo varie suivant la charge demandée par la batterie et la consommation générale du système. Normalement, pendant le roulage du jour, avec une batterie en bon état, la dynamo donnera seulement un petit courant de charge et l'ampèremètre indiquera rarement plus de 1 à 2 ampères.

## **Régulateur.**

### **Essais.**

Si dans des conditions normales de marche, il apparaît que la batterie est anormalement déchargée ou qu'au contraire, elle se trouve en état de surcharge continual, et qu'après l'essai décrit précédemment il a été établi que la dynamo et le conjoncteur sont en ordre, on pourra éventuellement changer le régulateur.

Il est à noter qu'il est tout à fait sans danger de faire fonctionner une dynamo Miller sans régulateur (H26). Dans ce cas, il faut laisser tous les fils en place et remplacer le régulateur par un cylindre en bois de même diamètre et même langueur dans le collier, ceci permettant de fixer convenablement les connexions en attendant le remplacement du régulateur. Sans le régulateur, le rendement de la dynamo est réduit à environ 3,5 ampères. Pour cette raison, il est évidemment à conseiller de remplacer le régulateur dans le plus court délai possible.

## **Rupteur (H 11).**

Voir le schéma de câblage pour la position de cette pièce dans le circuit d'allumage. Le passage de courant est interrompu quand les contacts sont séparés par la came et l'effet d'interrompre le courant de la bobine a pour résultat la production d'une étincelle parfaite à la bougie.

### **Contacts du Rupteur.**

#### **Réglage.**

Lorsque par suite d'usure au bourrelet du bras du rupteur, l'espace entre les contacts est diminué, un réglage est nécessaire. Pour ce faire, on desserrera d'abord l'écrou de blocage du contact et on tournera ledit contact jusqu'à une distance de 0,022 pouce. Les surfaces des contacts doivent, en tout temps être complètement exemptes d'huile. S'il se produit un excès d'avalisation ou de brûlures des pointes du rupteur, il y aura lieu de vérifier le condensateur. Un excès de voltage peut aussi produire le même effet, de même que de mauvaises connexions dans le circuit batterie.

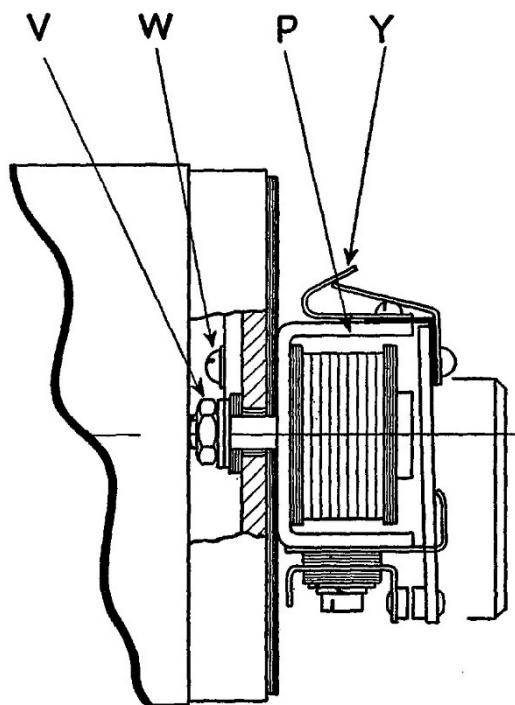
### **Condensateur (H 3). Essai.**

Pour essayer le condensateur, le retirer et appliquer aux deux bornes, en intercalant, en série, pour éviter un court-circuit, une lampe d'éclairage, une source de courant continu pendant quelques instants. Et si le condensateur est en ordre, on obtiendra, après retrait de la source de courant, et en le court-circuitant, une étincelle appréciable. Si aucune étincelle ne se produit, le condensateur est défectueux.

### **Bobine d'Allumage.**

La bobine étant un appareil fixe, aucune usure ne se produit, et, une fois installée, elle ne requiert aucune attention. Sa fonction est de convertir le courant reçu en un courant plus élevé pour alimenter la bougie. Le manchon isolé et les capuchons de borne doivent toujours être maintenus bien propres et à l'occasion, on les nettoiera avec un chiffon imbibé d'essence. Les bornes doivent toujours être exemptes de toute trace d'humidité.

### **Conjoncteur- Disjoncteur. Essai et réglage.**



Le conjoncteur-disjoncteur P est fixé à la flasque H25 au moyen d'un écrou V et peut être enlevé après avoir déconnecté le fil de masse qui est fixé sous le collier du régulateur ainsi que la connexion à la borne B. Résistance d'enroulement en série 0,09 à 0,1 ohm.

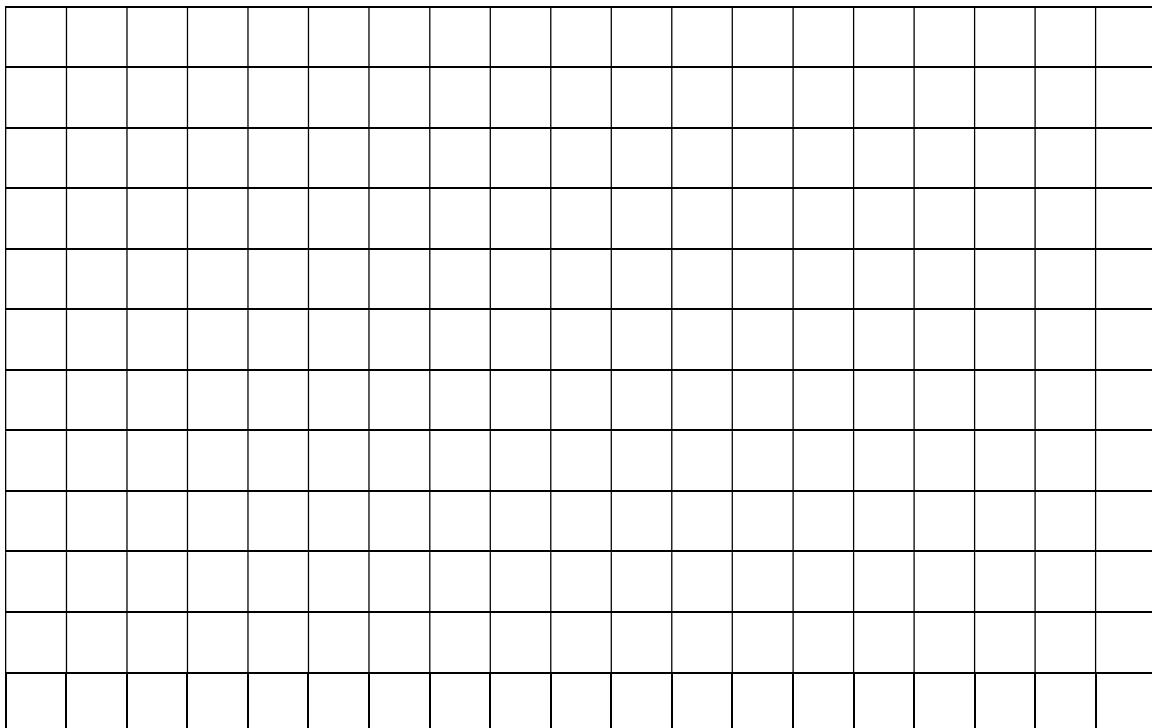
Résistance de l'enroulement de dérivation 55 à 56 ohms.

Espace entre contacts 0,793 mm.

Les contacts doivent se fermer à approximativement 6 volts quand un courant de zéro à 1/4 ampère est débité.

Ils doivent s'ouvrir quand le courant de décharge est de zéro à 1/2 ampère. La tension OFF et ON peut être réglée en agissant sur le corbeau tendeur en laiton Y.

## **GRATIS ZOEKERTJES - ANNONCES GRATUITES.**



Sturen naar / Envoyer à:  
**Jacques Bastiaens**  
**Rue de la Résistance/Verzetstraat 28**  
**1090 Brussel**  
**E-Mail : jacques.bastiaens@telenet.be**  
**Tel. 02.660.59.68 na/après 20 uur/h**



*La famille de Mr. Michel Timacheff, qui nous a malheureusement quittés, nous demande de publier l'avis suivant :*

*Sa Moto Guzzi G5 (1000cc), qui a le look du modèle T3 plus connu, qui lui est un 850cc, est toujours à vendre (la photo est visible sur le site du VMCB). Le moteur a été refait récemment (par claude Delhière de chez Mecaservice Court-Saint-Etienne), et est en bon état de marche.*

*Le prix a été revu à la baisse.*

*Toute personne intéressée peut prendre directement contact avec son épouse Nathalie au 02 633 40 05.*

# AGENDA



## RUILBEURZEN - BOURSES

02-03/06/2018	Les Anciennes du ch'ti Bourse d'échanges Château de Bernicourt Roost-Warendin (F 59)	<a href="mailto:lesanciennesduchti-cellulecom@hotmail.fr">lesanciennesduchti-cellulecom@hotmail.fr</a> Tel (France) 0687131614
10/06/2018	Bourse du Moto Retro Club Stéphanois PAM Expo Parc à Mitrailles 1490 Court Saint Etienne	Tel. 0479 12 62 49 ou 0479 47 60 78 Mail : mrcs1490@gmail.com
04-05/08/2018	Steinfort-G.D.Luxembourg Bourse Cars en bikes	<a href="http://www.vintage-steinfort.lu">www.vintage-steinfort.lu</a>
05/08/2018	Beurs en rondrit pré-80 FC Varenwinkel Gijmelsestw 9 Herselt	Tel. 0495 76 92 67 Tel. 016 56 57 43
30/09/2018	Moto Rétro Flémalle Ecole Envol Rue du Herdier 6	<a href="http://www.motoretro.be">www.motoretro.be</a>
06-07/10/2018	Malmedy Oldtimer Bourse Auto-moto-tracteur Malmedy Expo	<a href="http://www.malmedyoldtimerbourse.be">www.malmedyoldtimerbourse.be</a> Tel. 0474 52 57 06
07/10/2018	Retro Beurs Wachtebeke Koewachtsesteenweg 5 Koewacht	Tel. 0476 59 08 33
21/10/2018	Moto Retro Leuven Brabanthal Heverlee	
3-4/11/2018	Oldtimerbeurs Roeselare Fabriekspand	Tel. 00 32 (0)49713 81 51 <a href="mailto:miguelgarwig@hotmail.com">miguelgarwig@hotmail.com</a>
11/11/2018	Bourse Véhicules Anciens Casino de Spa	<a href="http://www.retromobileclubdespa.be">www.retromobileclubdespa.be</a> Tel. 087 79 53 53
24/11/2018	Oldtimermotorbeurs LOMC Panishof Bommershovenstraat 10A Borgloon	<a href="http://www.lomc.eu">www.lomc.eu</a>
15-16/12/2018	Motoren en bromfietsbeurs Expo Houten bij Utrecht	
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

05/05/2018	Houtlandroute start te Lichtervelde 't Katelijnenhof, Heirweg 172 8800 Beveren-Roeselare	<a href="http://www.veteraanmotorenhoutland">www.veteraanmotorenhoutland</a> Tel. 00 32 (0) 497 13 81 51 GSM: 00 32 (0) 477 56 26 19 e-mail: info@veteraanmotorenhoutland.be
06/05/2018	Sint Job in 't Goor Oldtimerrit pré-1969 De Keysershoeve Bergsebaan 2	Tel. 0473 92 49 67
06/05/2018	Trommelremmenrit Pastoor Verwilghenplein Haasdonk	Tel. 0475 26 61 65
11-12- 13/05/2018	Amerikaanse motoren pré- 1966 Commijn 43A 1547 Bever	Facebook : ACME Tel. 0499 87 87 92 Tel. 0477 75 81 59
13/05/2018	Marche-Bastogne-Marche pour motos avant 1960	<a href="http://www.mrfa.be">www.mrfa.be</a> Tel. 084 32 22 84
13/05/2018	Zelems Oldtimertreffen Zelem-Halen	<a href="mailto:t.zelemse.oldtimertreffen@gmail.com">t.zelemse.oldtimertreffen@gmail.com</a> Tel. 0474 22 41 33
18-19- 20/05/2018	Classic WE Moto Guzzi Kasteeldomein Perk	<a href="http://www.guzziclassic.be">www.guzziclassic.be</a>
20/05/2018	Wasmes-Audemetz- Briffoeil Motos pré-1940 Wasmes Depôt du tram	<a href="mailto:patrick-30@hotmail.be">patrick-30@hotmail.be</a> Tel. 0477 96 28 78
21/05/2018	Les tchapèles Oleye-Waremme Rue de la Source	M. Philippe Pier 0477 42 77 87 Facebook : LesTchapeles
21/05/2018	Verkenningsrit voor motoren pré-1990 Sas van Gent (NL)	Tel. 00 31 (0)11 431 58 30 <a href="mailto:reynaertrit@veteraanmotorenhoutland.be">reynaertrit@veteraanmotorenhoutland.be</a> <a href="http://www.veteraanmotorenhoutland.be">www.veteraanmotorenhoutland.be</a>
01/06/2018	Avondrit 110 km bepijld Gevaartsestraat13 Oostkamp	
31/05 - 03/06/2018	Zündapp Bella Treffen Meeuwen (Limburg)	<a href="http://www.zuendapp-bella.org">www.zuendapp-bella.org</a>
02/06/2018	Classic bike & café racer run Gevaartsestraat13 Oostkamp	
03/06/2018	Les amis du 50cc Abbaye de Villers Rue de l'Abbaye 55 Villers La Ville	Info : <a href="mailto:Lesamisdu50cc@skynet.be">Lesamisdu50cc@skynet.be</a>
09/06/2018	Court Saint Etienne 6ème balade roadbook Motos pré-1960	Tel. 0476 78 84 61
10/06/2018	Court Saint Etienne Rallye Gaston Bétune	Tel. 0476 52 14 08 Mail : <a href="mailto:mrcs1490@gmail.com">mrcs1490@gmail.com</a>
16/06/2018	Crisistreffen pré 1980 Emelgemseplein te 8870 Izegem (Emelgem)	Tel. 0032 (0)479 68 88 43 <a href="mailto:kurtdesmet@scarlet.be">kurtdesmet@scarlet.be</a> <a href="http://www.veteraanmotorenhoutland.be">www.veteraanmotorenhoutland.be</a>

17/06/2018	Moeder Lambik rondrit voor motoren pré-1965 Zaal Stokrode St-Amandusstraat 18 3511 Stokrooie Hasselt	<a href="http://www.lomc.eu">www.lomc.eu</a> Tel. 0475 247 994
23-24/06/2018	BOM's veteranentoer	<a href="http://www.bomberlare.be">www.bomberlare.be</a> Tel. 053 21 23 07
24/06/2018	L'Etoile du Hainaut Grand' Place de Mons	<a href="http://www.rmamc.be">www.rmamc.be</a> <a href="mailto:etoileduhainaut@gmail.com">etoileduhainaut@gmail.com</a>
21-28/07/2018	BSA Club de France Summercamp	<a href="mailto:bsafrance2018@gmail.com">bsafrance2018@gmail.com</a> Tel (France) : 06 71 86 81 72
26-29/07/2018	Rheinlandfahrt Euskirchen	Mail : katrin.howad@nrh.adac.de
05/08/2018	Moto tour Steinfort 9h30 près du Centre Roudemer Luxemburg	<a href="http://www.vintage-steinfort.lu">www.vintage-steinfort.lu</a>
05/08/2018	Beurs en rondrit pré-80 FC Varenwinkel Gijmelsestw 9 Herselt	Tel. 0495 76 92 67 Tel. 016 56 57 43
09/09/2018	Balade d'automne Moto rétro Famenne Ardenne	<a href="http://www.mrfa.be">www.mrfa.be</a>
09/09/2018	Oude Segmenten Tour Pré-1940 De Kiekenhoeve Moerkantsebaan 54 ESSEN	<a href="mailto:michel.steins@pandora.be">michel.steins@pandora.be</a> Tel. 0479 479 603
16/09/2018	Oldtimerrit Gullegem Kerkstraat (feesttent)	<a href="http://www.oldtimerritgullegem.wordpress.com">www.oldtimerritgullegem.wordpress.com</a> Tel. 0479 20 74 32 of 0473 22 29 98
29/09/2018	Rallye du Grand Prix de Charleroi auto-moto pré-1986	Mail : <a href="mailto:info@carolo-retro-cars.be">info@carolo-retro-cars.be</a> Tel. 0475 429 766

<b>EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN</b>		
12/08/2018	Stars on Wheels Antwerp Expo	
18-19/08/2018	Rétro Folies de Spa	La ville de Spa réservée aux véhicules anciens.
09/09/2018	Journée du Patrimoine Parc d'Avroy à Liège	Exposition et animations autour des véhicules anciens.
30/09/2018	Moto Rétro Flémalle Ecole Envol Rue du Herdier 6 B 4400 Flemalle	<a href="http://www.motoretro.be">www.motoretro.be</a> Thème : Françaises et Allemandes < 250 cc
3-4/11/2018	Roeselare Fabriekspand Beurs en expo. Thema Zündapp	Tel. 00 31 (0)11 431 58 30 <a href="mailto:jmrnvv@zeelandnet.nl">jmrnvv@zeelandnet.nl</a>

## COMPETITION CROSS TRIAL CIRCUIT

10/06/2018	Kölner Kurs Nürburgring	<a href="http://www.nuerburgring.de/events-tickets/motorrad/koelner-kurs.html">http://www.nuerburgring.de/events-tickets/motorrad/koelner-kurs.html</a>
24-25-26/08/2018	Belgian Classic Trophy Gedinne	<a href="http://www.crmb.be">www.crmb.be</a>

### RACING INFO :

CRMB Classic Racing Motorcycles  
Belgium  
[www.crmb.be](http://www.crmb.be)  
[info@crmb.be](mailto:info@crmb.be)  
Tel. +32/(0)486/912200



Tout sur le TRIAL PRE-65 et bi-amortos Alles over TRIAL PRE-65  
en Twin-shocks : <http://www.motobecane-trialclub.be>

**8ste Oldtimerrondrit**  
voor auto's en moto's  
Rit van 70 km met tussenstop

GRIMBERGEN  
**Veldkantkermis**



**zondag 15 juli 2018**

Verzamelen LINTBOS 13.00u - Vertrek 14.00u

GPS: DIEGEMPUT

Inschrijving € 10.00

**INFO:** oldtimerveldkant@gmail.com

## 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 , 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, Bergenseestw. 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 Campion, Rue Dr Elie Lambotte 243,1030 Bruxelles ycampion.gillet@skynet.be	Tel: 02/425.89.91
<b>HARLEY DAVIDSON</b> <b>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</b> <b>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</b> <b>(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/vélo-moteurs</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 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 !