

The **BEST**

Mei - Juni 2011

Officieel clubblad van de B.S.A. Owners Club Belgium.
Het bestuur, noch de typeconsulenten, noch de inzenders kunnen aansprakelijk gesteld worden voor schade die het gevolg is van raadgevingen verschenen in The Best en daarbuiten.

Advertenties van evenementen zijn gratis, zowel voor leden als niet-leden maar zij dienen wel verband te houden met Engelse motorfietsen. Onze voorkeur gaat uit naar tijdig digitaal aangeleverde informatie. Bij plaatsgebrek verschuift de inhoud naar de agenda achteraan.

Opening race-seizoen Ariel Racing Team Peer
Hot-Rod nieuwe formule anno 2011
Stefan eindelijk getrouwd

Bezoek ook onze website voor actuele info

www.bsaoc.be

Openingsreceptie Ariel race-seizoen

Op zaterdagavond 25 februari stonden in de buurt van Guy's Sleutelkot - Ondermeel 16 te Peer weer heel wat auto's geparkeerd, neen niet voor het sjieke restaurant "Fleurie" vlak tegenover, dat zijn er meestal een héél stuk minder en van duurdere klasse ☺, maar het waren de supporters van het Ariel Team dat het nieuwe raceseizoen wilde beginnen met een receptie en 2 gastsprekers; Harrie en broer Jozef.

Bij het binnenkomen om 20u stond de Ariel met nummer 37 netjes gepoetst op de heftafel. Rondom verspreid in het 'opgeruimde' sleutelkot partytafels met ongeveer een 20-tal aanwezigen, waaronder reeds bekende gezichten en jaja ook wat nieuwe geïnteresseerden, zelfs met echtgenote of vriendin. Nog geen kwartier laten kwamen de eerste koude hapjes, je kon deze doorspoelen met drank uit het flesje aan een democratische prijs van 1 euro. Zoals eerder reeds gezegd in een vorig boekje gaat die opbrengst integraal naar onderhoud en herstelling van de Ariel. Omstreeks 21u toen het sleutelkot al aardig volgelopen was, begonnen Harrie en Roger aan het Ariel verhaal. We laten ze hier aan het woord.



De aankoop

Oorspronkelijk een Ariel Red Hunter uit 1938

Aangepast voor speedway races, liep op methanol mengsel.

Motorblok was degelijk aangepast voor competities, zoals extra lange trekstangen die gaan vanuit het carter tot en met de cilinderkop, racenokkenas, grotere kleppen, gepolijste aanvoerkanalen, tandwielpompe i.p.v. plunjertype en tenslotte een waterdichte BTH racemagneet.

Voor een 1500 € gekocht op eBay.



Compressieverhouding

Zoals gezegd, liep de motor in zijn vorig leven op Methanol Racing Fuel en was hij voorzien van een Jawa zuiger. Onderaan het cilinderblok zat een stalen plaat van 5 mm, mogelijk gedaan om de compressie wat in te perken, we weten het niet. Nadat de motor na aankoop herbouwd was voor wegraces, werden enkele proefritten gedaan, die succesvol verliepen en sommigen al deden dromen van een racecarrière. Motor Classic Trophy te Zolder kwam in zicht. Helaas viel opeens wegens te hoge hitte een vastloper te betreuen exact 1 dag voor de Moto Classic Trophy. In allerijl werd de motor hersteld met een toevallig juist passende Yamaha XT500 zuiger. De Ariel heeft Zolder een ganse dag volgehouden, weliswaar aan slakkentempo omdat achteraf zo bleek, de carburator nog op methanol afgeregeld stond.

Methanol

Methanol heeft een betere warmteafvoer dan benzine en laat toe om meer vermogen uit de motor te halen (zie verder).

Ondanks het hoge octaangetal (123) tegenover (95/98) voor benzine, bezit methanol een lagere verbrandingswaarde (17,9 MJ/lit) dan benzine (39,5 MJ/lit) en een luchtbrandstof verhouding (6,4:1) tegenover (14,7:1) voor benzine. Om hetzelfde vermogen te behalen als benzine, heb je méér methanol, dus ook een grotere maat van sproeier nodig. Om van benzine naar methanol over te schakelen, heb je een $\pm 60\%$ grotere sproeier nodig, berekend op doorstroming, oftewel doorstroom oppervlakte, dus niet 60% meer t.o.v. de diameter! Dit verklaart dus de sproeiermaat 720 van de Ariel voor speedway. Nu wordt het pas interessant: Wegens hoog octaangetal mag je de compressie opdrijven van een methanolmotor, alles uiteraard binnen de grenzen van je motor. Je krijgt hogere cilindertemperaturen, een snellere verbranding, hogere toerentallen en tenslotte een grotere vermogenafgifte. Dankzij het koelend effect van Methanol geraakt de motor toch niet oververhit.

Waarschuwing: Methanol is giftig bij inname en tast bepaalde metalen aan. Ethanol komt daardoor meer in aanmerking ter vervanging van Methanol.

Ariel race-seizoen 2010

Dit seizoen werd volledig uitgereden met een 5^e plaats als eindscore.

Tuning

Voetsteunen + schakelmechanisme naar achteren verplaatst voor liggende racepositie van de piloot.

Smiths toerenteller met elektronisch binnenwerk.

Suzuki DR400 zuiger (2 mm hoger) voor hogere compressie.

Van 2 naar 1 uitlaat omwille van geluidshinder (104 dB).

Lamdasonde in uitlaat voor fijntuning van carburator.

Carburator Amal concentric van diameter 32 naar 34 mm.

Kleinere sproeiers, van 720 (methanol) naar 270 (benzine).

Voorwiel met enkelwerkende rem (zie verder)

Lambdasonde

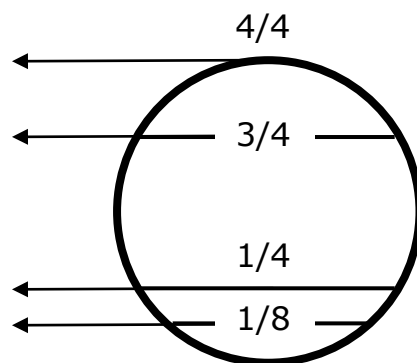
Tijdens het rijden registreert deze sensor het aandeel zuurstof in het uitlaatgas en op het stuur is een potentiometer geplaatst die de stand van het gashendel (gasschuif) registreert. Deze waarden worden samen doorgegeven naar een recorder. Na een testrit kunnen deze data met een laptop uitgelezen worden. Aan de hand van al deze gegevens kun je dan de carburator zo goed mogelijk afstellen. Het mengsel luchtbrandstof toegevoerd naar de motor is ideaal als het uit 14,7 kg lucht en 1 kg brandstof bestaat. Dit noemt met het "stoichiometrisch mengsel" De verbranding is dan ideaal, de lambdawaarde (Griekse letter λ) is dan gelijk aan 1.



Carburator afstellen (theoretisch)

We geven hier de verschillende posities van de stand van de gasschuif in doorsnede gezien. De gasschuif (horizontale lijn) beweegt naar boven. In de tabel staan de belangrijkste invloedsfactoren die van belang zijn bij een bepaalde stand van gasschuif, van 1/8 opening tot 4/4 = helemaal open.

Wat afregelen?
Afmetingen hoofdsproeier
Coniciteit en dikte van de naald in de naaldsproeier
Afschuining gasschuif
Stationaire sproeier



Timing

Uitgevoerd met meetklok op klep en gradenschijf op de krukas.

Toerenteller

Originele Smiths behuizing met elektronisch binnenwerk. De revisie met oorspronkelijke materialen was te duur.

Tandwiel koppeling

Van 44 naar 42 tanden, om een langere overbrenging te krijgen, want op de krukas kan geen groter tandwiel meer in de kast.

Compressie

Uit de notities van de Belgische racelegende René Milhoux met meer dan 300 records op zijn palmares, kon men afleiden dat een compressie van 8,8 – 9 goede resultaten opleverde. Na veel pas -en zoekwerk werd een Suzuki DR400 zuiger gevonden die 2 mm hoger was. De actuele compressie was nu gestegen van 7,3 naar 8,83:1.

Voorwiel

Een concurrerende racepilot in Gedinne vond dat de voorrem van de Ariel niet voldeed aan het wedstrijdreglement. De dubbelwerkende voorrem kwam niet overeen met het Red Hunter model uit 1938. Een Norton wiel werd omgebouwd met Triumph Tiger remplaten tot een enkelwerkend remsysteem om te voldoen aan het racereglement.

Logoplaatje op motor

Met dank aan ontwerper en uitvoerder Kris Lemmens.



Dankwoord met bloemen

Namens de voorzitter van het Ariel Racing Team werd Harrie gelauwerd omwille van zijn verdiensten het voorbije raceseizoen, een 5^e plaats na zijn eerste intrede met de Ariel is niet slecht en belooft nog spektakel te geven. Ook werd hij bedankt om zijn niet aflatende inzet om de machine steeds te verbeteren. Tijdens deze huldinging werden hem een herinneringsfoto, een enveloppe, een Ariel pin, een splinternieuw Ariel logo en een mooi boeket bloemen overhandigd. Harrie dacht niet lang na en gaf ze spontaan aan zijn vrouw Madeleine omwille van haar steun en geduld tijdens de vele dagen en avonden van sleutelen, maar ook tijdens de races, want ze gaat nog steeds elke keer mee. Tenslotte nog een groepsfoto van het ganse Ariel team.



Madeleine & Harrie



Voltallige Ariel Team

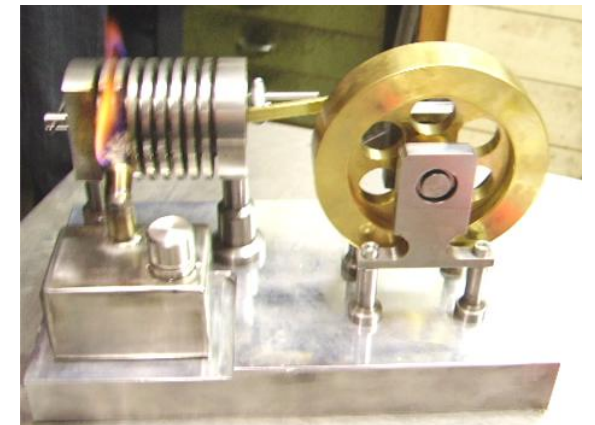
Wil je Harrie op de Ariel aan het racen zien of Harrie en Edmond met zijspan? Bezoek www.weslake37.be/
Kom ook vrijblijvend langs op de Pré '45 Kempenrit met dagvullend programma op zondag 29 mei, liefst met je motor.

Deel 2 – Modelmotoren

Broer Jozef van Harrie zorgde van 22-23u voor de nodige interesse met zijn modelmotoren. Zijn eerste zelfgemaakte persluchtmotor was een Elbow machine (2^e van links).



Na "Elbow", kwam "Hula-Hula", daarna "Baldy" en toen vond Jozef de tijd rijp om van perslucht over te schakelen naar brandstof. De eerste was een "Vlamhapper", ook wel vuurvreter of vacuümmotor genoemd. Jozef is praktijkleraar in TIO Overpelt, hij kreeg zijn leerlingen 6BW zo enthousiast om niet meer verder te werken aan een bankschroef of een rollenwals maar ook zo'n "Vlamhapper" te maken. Op de tentoonstelling in 2010 waren al die realisaties te zien, maar vandaag speciaal voor de Vintage Ariel freaks had Jozef al zijn machines bij.



Vlamhapper

Ook een mooie realisatie, samen met zijn leerlingen, was een 12cc tweetaktmotor. Na enig aarzelen en meermaals aanzwengelen en nog maar eens een nieuwe trekkoord en een extra bus remreiniger als starthulp sloeg de motor eindelijk aan. Jozef wist wat de oorzaak kon zijn, ze was enkel op te lossen door een volledig nieuwe constructie aan de gasschuif. Zo herken je de echte freaks: nooit opgeven en steeds verder blijven verbeteren.

HET PRONKSTUK in aanbouw was een modelbouw 50cc stermotor, zoals we die kennen van legendarische vliegtuigen zoals de Junkers, de Bücker Jungmeister of de Spirit of St. Louis. Zulke vliegtuigen waren gewoon ondenkbaar zonder stermotoren. En evenals de grote oorspronkelijke motoren straalt ook deze modelmotor dezelfde onmiskenbare fascinatie uit voor techniek, kracht en passie, proficiat Jozef!



Stermotor in aanbouw



Harrie en Jozef

Het was een geslaagde avond die het wachten op het nieuwe race seizoen in ieder geval op een aangename manier een beetje heeft ingekort, bedankt Ariel Team, bedankt Harrie en Jozef voor jullie aanstekelijk enthousiasme

René

Hot-Rod nieuwe formule anno 2011

We waren er altijd graag bij maar de laatste jaren was er nogal wat kritiek op het Nederlands wintertreffen bij uitstek. Persoonlijk vond ik het oké behalve misschien het feit dat dit misschien reeds de vierde maal op dezelfde locatie zou doorgaan. Opeens grote paniek want alles werd omgegooid wat de kalender betrof, geen Hot-rod in januari. Voor mij een primeur en moeilijker in te voegen in mijn persoonlijke toerkalender (als zoiets bestaat). Alles leek erop dat een goede kennis van mij samen met een plaatselijke motorclub de boel op poten zou zetten. Niet erg behalve dan misschien voor deelnemende Belgen want de Hot-rod editie 2011 vond plaats in Genemuiden en dat is behoorlijk ten noorden van de Moerdijk. Wat moet, dat moet dan maar en had ik niet overal rondgebazuind dat ik dit keer met de pekelfiets ernaartoe ging tuffen? De 250 cc Yamahahaha begon van schrik reeds olie te lekken en pas dertig jaar oud och arme het ding! Belofte maakt schuld, dus werden er samen met de clubvoorzitter plannen gesmeed om s' vrijdags via de gewone wegskes naar onze noorderburen te tuffen, heel relaxed allemaal. Het zijspan van Rigo is sinds kort uitgerust met een Alton en dat geeft voor winterse trips wel wat meer vertrouwen wat de lichtinstallatie betreft tenminste. De rest blijft zoals altijd puur B.S.A. met andere woorden; men weet niet wat er kan gebeuren. We hadden bij vorige uitgaven vanuit West-Vlaanderen via Arendonk naar Elsendorp (NL) gereden, maar toen de familie Vangenechten dit te weten kwam werden we bijna personae non grata in de BSA club. Dit keer hadden we een koffiestop dus wel degelijk ingecalculeerd. Nu moet je weten dat wanneer men langs de binnenwegen rijdt en om negen uur s' morgens vertrekt vanuit Staden men plus minus om twee uur in de namiddag in Arendonk kan zijn zonder tegenslag en dat is ons ook gelukt.

Na een deugdlopende kop koffie met lekkere taart (dit is geen clubblad voor dieet-ers) konden we onze tocht verder zetten. (nog een keer bedankt José en François en de groeten aan Frederik die op de beurs in Schilde was). Nog niet halfweg maar alles leek goed te gaan en dus vol vertrouwen reden we de grens over. De GPS van Rigo, weer zo'n een moderne update (Waar zal dit eindigen?) stuurde ons plots terug naar België. Blijkbaar is het zeer moeilijk om in één rechte lijn naar het noorden te rijden zonder snelwegen tenminste. Terwijl de Limburgers ons welkom heten verloor de Yamaha plots veel benzine, warempel een gat in de tank! Dit kwam niet helemaal onverwacht want er zat reeds enige tijd een kankergezwell op de rechterzijde dus had ik twee componenten dichting materiaal bij en ook een stuk zeep. Glycerine helpt bij kleine lekkages maar dit leek wel een benzinefontein en met de huidige prijzen zag ik mijn weekend budget verdwijnen.



Rigo was de reddende engel, hij had een jerrycan bij, dat zijn de voordelen van een zijspan. We verloren wel tijd maar er was licht en het was mooi weer .

Opgewekt konden we onze tocht hervatten, maar dan begon de M21 raar te doen, vuil in de carburator. Gauw opgelost en terug een stuk rijden en dan opnieuw vuil in de Zo ging het verder totdat we overgingen tot een grondiger demontage. Ondertussen was het nogal donker en behoorlijk laat. Gelukkig vonden we een pand met verlichting en security mensen waarvan ik een schaar kon lenen om een nieuwe carburatorpakking te knippen.

Er was namelijk gebleken dat de oorspronkelijke pakking oploste met het bekende gevolg. De vriendelijke veiligheidsmensen zetten ons ook nog op de goede richting voor Genemuiden en behalve een gitzwarte rit (inclusief veerpontje) waren we om 22u30 aan het clubhuis met 576 km op de teller,ongelofelijk echt. Uiterst welgekomen en zelfs voor één nacht toelating om binnen te slapen konden we nog genieten van een biertje of twee en daarna platte rust, oef einde van dag één.

De zaterdagmorgen heel fris wakker geworden want de deur van ons slaapvertrek stond open, het slot was niet helemaal zoals het moest maar een tent is nog altijd kouder dus stoppen met zeuren. In het ochtendlicht konden we de prachtige blokhut in al zijn glorie bekijken voorwaar er zijn slechtere kampeerplaatsen.



Deze motorclub heeft het goed voor mekaar met een ruime werkplaats plus grote motorberging inclusief tweede verdiep en een eigen clubhuis dat helemaal van hen is, ja slim bekeken. We konden ondertussen ook eens de aanwezige tweewielers bekijken en er was weer voor elk wat wils zelfs voor Yamaharijders! In de late voormiddag onze tenten opgesteld en dan nog een bezoek aan de motorwinkel van Joost Voeten alwaar ik wat Bantamspullen kocht plus alu spatborden bestelde voor hetzelfde trialproject. Een mens blijft bezig met die oude rommel. Enfin het werd al gauw tijd voor de toerit en daar de streek ons totaal onbekend was namen we deel.

Het eerste gedeelte met een moderne moto voorop leek een beetje op een oldtimerrace maar toen een wat oudere motor (jaren vijftig B.S.A) de kop over nam werd het allemaal wat rustiger en konden we genieten van het overigens mooie natuurschoon. Ook leerrijk was het bezoek aan het regionale tapijtmuseum plus als extraatje een bezichtiging van een kunstgrasfabriek in de buurt. Spijtig dat de prijs per vierkante meter te hoog uitvalt want ondergetekende heeft een hekel aan gras maaien maar een voetbalveldje aanleggen kost al gauw enkele miljoenen dus wordt het voor mijn bescheiden grasmattje ook te duur. Er viel wat nattigheid uit de lucht maar we waren snel terug op de kampeerstek . Eenmaal daar hoefden we niet lang op het traditionele Hot-Rod avondeten (afhaalchinees) te wachten. Plezant en smakelijk was ook de gratis gerookte vis dus daarom stond dat ding op de binnenkoer te roken als een amechtige tweetakt. Toen iedereen zijn buik rond gegeten had werd er plaats geruimd voor wat ouderwets entertainment. Pure rock and roll maar de naam van de band is me ontglipt waarschijnlijk door het teveel aan alcohol. Ik heb van horen zeggen dat het geheugen er onder te lijden heeft maar ik herinner me anders wel de sfeer nog en die was goed, stomend zelfs. Aan alles komt een eind zelfs aan een zuipkaart daarom vond ik het persoonlijk tijd om de slaapzak op te zoeken alhoewel er nog duchtig verder gefeest werd. Morgen wacht mij nog een lange rit huiswaarts dus enter sandman. s' Morgens is zelfs de Belgische B.S.A. clubvoorzitter nog mens genoeg om mee aan te schuiven aan de ontbijttafel al is het maar voor een kop koffie, het gebaar doet veel. De regen is ook van de partij dit wordt nog een natte terugreis. Na inpakken van have en goed wordt afscheid genomen. Ondertussen heb ik nog in de werkplaats een gaatje kunnen boren om mijn nummerplaathouder vast te zetten zoals het hoort dus we gokken erop dat we beiden in alle gezondheid thuis geraken. Er wordt nu geopteerd voor de snelweg, saai maar het schiet lekker op. Het opspattende water van het voorliggende verkeer doet de Yamaha plots afslaan waarna we weer een

stuk gewone weg inlassen. De GPS wil echter voortmaken en leidt ons terug op de autostrade. Het weer is ondertussen veranderd naar lentewarm en zonnig Beide motoren blijven het nu doen en als de B.S.A. plots wat nukken (restje pakking) vertoond zitten we al een flink stuk in Belgenland zodat we het laatste stuk binnendoor kunnen rijden. Zelfs dwars door Gent valt op een zondagnamiddag heel goed mee. Het duurt dan geen eeuwigheid meer om Oostnieuwkerke binnen te rollen.

Einde Hot-Rod 2011

Mario.

Stefan en Nicole getrouwd!

Op zaterdagmiddag 23 april trok een escorte van oude moto's zo lang als een ganse straat doorheen Bocholt (N-Limburg) gevolgd door een Mercedes 170S uit 1951 met daarin het bruidspaar. Stefan is kunstenaar beeldhouwer (zie onze november sleutelavonden) en Nicole werkt in het rusthuis van Bocholt. Wij mochten samen met de omliggende motorclubs hun trouwplechtigheid bijwonen en achteraf genieten van de receptie. Bij deze gelegenheid ontvingen ze van de Limburg Branch een brievenhouder met BSA logo.



B.S.A M20 Treffen 2011

1 tot 3 juli 2011
Neerpelt (Limburg)



De familie Frederix nodigt u graag uit voor
een gezellig weekend met de M20.

Vrijdag: Aankomst en
bijpraten tussen pot en pint,
kamperen is mogelijk

Zaterdag: Ontbijt, rondrit,
s' avonds BBQ

Zondag: Ontbijt, Goodbye

Waar ?
Populierenhof 17
3910 Neerpelt
Tel : 011 / 66 15 25



Agenda mei-juni 2011

30 mei: 2^{de} Pré '45 Kempenrit te Peer door Ariel Racing Team Peer
Info: Roger Peeters 0472/853380

4 juni: 14u-18u, open deur in Stefan's kunstatelier.
Locatie: Grote Baan 5 te 3950 Reppel-Bocholt
Info: Stefan Bongaerts 089 46 61 84
<http://www.stefanbongaerts.be/>

5 juni organiseren MC de Vetfrakken voor de 30^{ste} keer hun
Pallieterlandtreffen, een Oldtimertreffen voor motoren pré 1975.
Info: <http://www.vetfrakken.be>

5 juni: 2de Oldtimertreffen - Zelem-Halen (B)
't Visplatinéeke - t.zelemse.oldtimertreffen@gmail.com - Tel. 0474/224133

10-12 juni: 3^{de} Plockroy Classics Bosstraat 15 te Tongerlo (Bree)
Int. Meeting for old and classic pré-80 non-japanese motorcycles
Info: http://www.oma-club.be/Plockroy_Classics.php

19 juni: BBA Meeting te Lieu (E17 Afrit Waregem)
Info: www.bba-meeting.tk/

19 juni: Moeder Lambic Promenade – LOMC Hasselt
Info: www.LOMC.be

19 Juni: 16^{de} Oldtimer brommerbeurs & treffen in zaal " Den Donk"
Kapelweg 52 in 2300 Turnhout (Zevendonk).
Info: Evers Johnny Tel. 0032/14659265

25 en 26 juni: BOM Veteranentour pré 1960 – Berlare (B)
Inschrijven via <http://www.bomberlare.be>

1-3 juli: M20 treffen Populierenhof 17 te 3910 Neerpelt
Info: 011/661525 Wim Fredrix

25 juni tot 3 juli: Liège-Albertville-Liège. Info guy.marginet@telenet.be

30 juni tot 3 juli: 4ième Circuit des Ardennes Historique
Bastogne-Habay-Neufchateau-Florenville-Bouillon-Librabmont
Info: www.circuit-ardennes.be