

The **BEST**

September - Oktober 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.

48^{ste} IR Duitsland
Update M20 wiel
3^{de} Plockroy Classics

Bezoek ook onze website voor actuele info

www.bsaoc.be

48th International BSA Rally – Germany

Zaterdag het was zover. We vertrokken richting Duitsland: St. Goarshausen. In de late namiddag kwamen we daar toe. Wat we daar zagen! Tenten,... campers, motors,... het was er al een vrolijke drukte. We kregen een plaats aangewezen. Zodra we opgesteld waren, gingen we inschrijven en daarna oude en nieuwe gezichten opzoeken. Iedereen was blij om iedereen weer te zien!

Zondag werden we door muziek van "Ranunculus" naar de tent gelokt. Wie verwelkomde ons daar? De Loreley! We waren dus toch niet voor niets naar St. Goarshausen gekomen. Na de traditionele speeches was de Rally geopend.



Openingsceremonie Rally

Maandag werd er in verschillende groepen naar de line-up gereden. De marshalls zorgden ervoor dat alle BSA's goed aan het "Niederwalddenkmal" kwamen. Het uitzicht was heel mooi. Ook kregen we een lunchpakket.



Wim en Frederik met lunchpakket

's Avonds was er voor de dappere wandelaars een tocht met als beloning: wijn proeven. Aan liefhebbers geen gebrek.



Vertrek wijnwandeling

Op dinsdag mochten we aan boord van de "Rheinfels" de Rijn op en afvaren. Langs de oevers zagen we kastelen, wijnranken en mooie natuur. 's Middags kregen we "Sauerkraut und Schweinefleisch" voorgezet een typisch Duits gerecht, (lekker) en een beetje hun revanche voor de "Hagis" (ook lekker) in Schotland (1998).

Woensdag stond er niets op het programma. Iedereen was vrij te gaan en staan waar hij wilde. Enkel moest men op tijd terug zijn voor de B.B.Q. 's avonds. Met de goeie muziek van "Brown Sugar" werden de opgedane calorietjes eraf gedanst.



BBQ op woensdagavond

Donderdag was er de algemene vergadering (informatie bij onze voorzitter Rigo). Ondertussen werd er toilet gemaakt want 's avonds was er de "Diner and Dance". Met bussen werden we allemaal mooi uitgedost naar de feestzaal gereden. Na een wat chaotisch begin, verliep uiteindelijk alles vlotjes en konden we allemaal smullen van een lekker warm buffet.

Het einde kwam in zicht. De vrijdag werd gevuld met de "Silly Games" voor de speelvogels en een kleine "Autojumble" voor de knutselaars. Hier en daar werd er ook al wat ingepakt om zaterdag de vakantie voort te zetten of om op tijd huiswaarts te kunnen vertrekken.

Ja de zaterdag was het alweer voorbij. Schone liedjes duren niet lang. Alles ingepakt en dan de camping aflopen om iedereen tot ziens te zeggen.

Heel de week was er een gezellige sfeer, maar omdat te kunnen beamen, moeten jullie zelf maar eens een IR meedoen? Ja, dat kan volgend jaar van 11 t.e.m. 18 augustus 2012 in Degeberga in Zweden. Misschien tot dan.

Josée & Co

Update lagers voorwiel M20

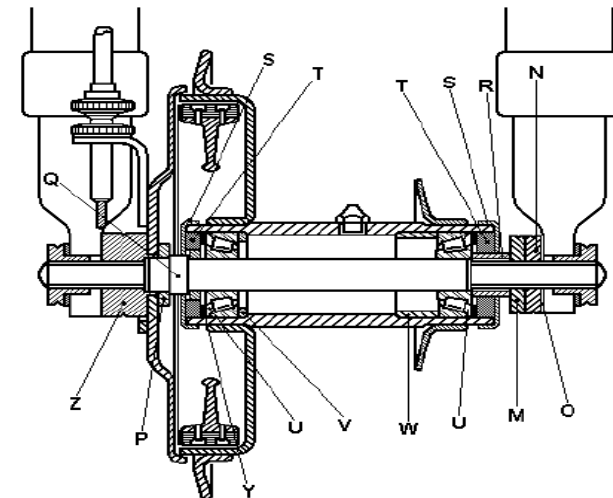
Inleiding

Met je oude moto rondrijden bij mooi weer (Hoe lang geleden hebben we dat nog gehad?) kan een gevoel van vrijheid geven. Aan dat rondrijden gaat ook een beetje onderhoudswerk vooraf. Belangrijk hierbij is dat draaiende delen goed gesmeerd zijn, maar ook nog in behoorlijke staat verkeren. Neem nu een M20 voorwiel dat opgebouwd is rond 2 conische cilinderlagers, kegellagers of in het Engels "Taper Roller Bearing" genoemd. Zo'n lager kun je volledig demonteren om na te kijken op eventuele gebreken.

Merk je hierbij lagerschade zoals, bijvoorbeeld een versleten of beschadigd loopvlak (buitenste ring), ingeroeste rollen of een beschadigde rollenkooi, dan is vervanging de enigste oplossing.

Constructie voorwiel

De tekening hieronder toont in doorsnede een later type voorwiel, maar principieel gaat het over dezelfde constructie. De wielnaaf is gelagerd met 2 instelbare conische lagers (U), een bewuste keuze van BSA zoals we verder kunnen lezen. Bij demontage van de wielas komt alles vrij beschikbaar, enkel de buitenste ringen blijven in de behuizing zitten.



Mogelijkheden voor vervanging van conisch lager

Om het originele conisch lager van je M20 te vervangen, heb je meerdere mogelijkheden, zie het lijstje hieronder:

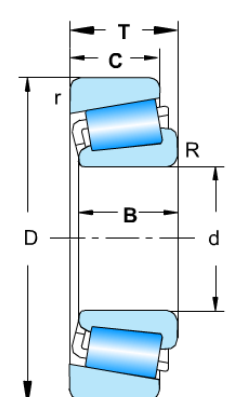
1. Item 24-6860 (BSA nummer) bestellen bij leveranciers van British Motorcycle Spares.
2. Zelf op zoek gaan via ruilbeurzen naar een nog goed uitzierend conisch lager 1178X/1130NI.
3. Het huidige type 1178X/1130NI vervangen door een meer courant type 11590/11520 (inchmaat).
4. Geen conische lagers meer, maar gewone groefkogellagers 1633-2RS (5/8"x1³/₄"x1/2") inchmaten inbouwen.
5. Geen gedoe met dure inchmaten, maar alles ombouwen naar metrische maten.

We bekijken in dit verhaal enkel optie 3, enerzijds omdat ze goedkoper is dan 1, meer kans heeft op slagen dan 2 en anderzijds omdat de aanpassingen niet zo drastisch zijn als bij de laatste optie waar je alles (behuizing en as) laat ombouwen naar mm maten. Deze laatste handelwijze vereist de nodige vakkennis en machines (draaibank). Optie 4 is ook goedkoop, maar betekent dat je kiest voor een ander type lager (zie moderne moto's). Uit rondvraag weet ik dat er motorrijders zijn die toch ombouwden naar optie 4 en succesvol rondrijden met een gewoon groefkogellager. Hun verklaring: dit lager kun je niet verkeerd afstellen zoals een conisch lager en de afdichtingen zorgen ervoor dat er geen vuil meer binnenkomt. Inderdaad beste lezer, ook zij hebben op hun manier gelijk, het is maar vanuit welke situatie je vertrekt; type moto, type voorvering, al of niet met zijspan. Dat is het mooie aan restaureren van je moto, hoe ver je daarin gaat, is steeds een persoonlijke keuze.

Old versus new conisch lager

In de tabel hiernaast staan de voornaamste afmetingen van het originele (old) naast die van het nieuwe (new) conisch lager. In de rechtse kolom kun je volgen wat die codes allemaal betekenen. Belangrijk criterium; vervangtype 11590 heeft dezelfde $d = 5/9$ inch = 15,875 mm als het oude lager.

Wat ook opvalt, is dat het nieuwe lager een kleinere buitendiameter (D) bezit, niet zo breed (T) is, meer rollen (Z) heeft en een kleiner maar nog ruim voldoende draaggetal C_0 bezit. Dit draaggetal (uitgedrukt in Newton) gebruiken de motorontwerpers voor levensduurberekening. Als je weet dat een groefkogellager (1633-2RS) uit optie 4 een draaggetal heeft van slechts 2.043 N (N = Newton) tegenover het reusachtige getal 36.300 N van het originele BSA lager. Beste lezer, ze hebben vroeger misschien wat overdreven bij BSA, zo iets noemt men "overdimensioneren" in het vakjargon, maar je krijgt hierbij zeker een geruststellend gevoel over de degelijkheid van het BSA merk.

1178X/1130NI (OLD)	11590/11520 (NEW)	
$d = 15,875$ mm	$d = 15,875$ mm	
$D = 44,45$ mm	$D = 42,862$ mm	
$T = 20,638$ mm	$T = 14,288$ mm	
$B = 22,555$ mm	$B = 14,288$ mm	
$Z = 11$	$Z = 13$	
$C_0 = 36.300$ N 1N = 1 Newton = eenheid voor kracht	$C_0 = 17.400$ N	



Origineel (OLD) en vervangend lager (NEW)

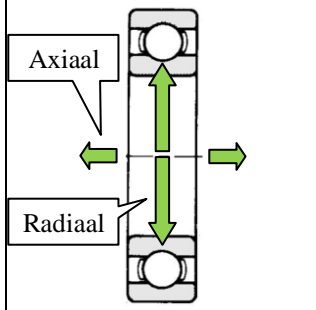
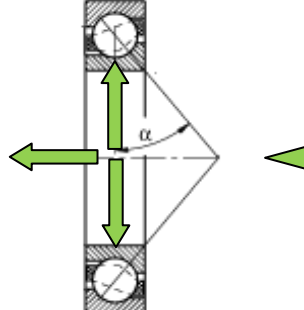
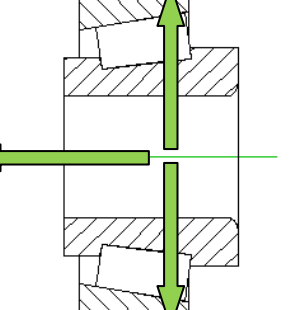
Soorten lagers

Er zijn twee soorten belastingen die op een lager kunnen inwerken; radiale en axiale. Radiale krachten staan loodrecht op je wielas. Dit zijn de aandrijvende krachten om je voertuig in beweging te krijgen en te houden. Deze krachten zijn het grootst. De meeste kogellagers kunnen deze krachten goed weerstaan. Zolang je kaarsrecht door rijdt zijn er enkel radiale krachten aanwezig. Als je door een bocht wilt gaan, voel je dat de moto rechtdoor wilt rijden, dit compenseer je door aan het stuur te trekken en je gewicht te verplaatsen, bij zijspanrijders zie je dit laatste zeer duidelijk. Hierdoor ontstaan zijdelingse of axiale krachten op je wielas en dus ook je kogellagers. Ze duwen als het ware je kogellagers opzij. Geen nood beste lezers, alles zit stevig vastgeschroefd, er zal niets fout lopen. Maar niet alle kogellagers zijn gemaakt voor grote axiale krachten. Sommigen kunnen dat heel goed, zoals een conisch lager en anderen dan weer minder zoals een gewoon groef kogellager.

Om de pro's en contra's een beetje af te wegen tussen de verschillende lagertypes die in aanmerking komen voor je wiel, geven we hier een zéér beknopt overzicht van de lagers met hun vakbenamingen. De pijlen geven schematisch de krachten weer die zo'n lager aankan. De radiale krachten worden voorgesteld door pijlen loodrecht op de wielas en axiale door pijlen evenwijdig met de wielas. Hoe groter de pijlen des te beter weerstaat dat lager aan de optredende krachten, dus hoe beter dit lager zijn werk zal doen.

Vergelijk de grootte van de pijlen en je zult het met me eens zijn dat conische lagers grotere krachten kunnen opvangen. **Minpunt:** de speling tussen de binnen en buitenring van een conisch lager moet afgeregeld worden. Dit is een bijzonder aandachtspunt bij het terug monteren van je voorwiel. Een groefkogellager moet niet afgeregeld te worden, je hebt er dus minder omkijken naar.

Techniek: De hedendaagse racemotoren zijn uitgerust met onderhoudsvrije ceramische kogellagers, met minder wrijving, minder trillingen en langere levensduur als pluspunten.

Groefkogellager	Hoekcontact kogellager	Kegellager
Voor radiale belasting en beperkte axiale belasting naar beide zijden	Voor radiale belasting in beide richtingen en grotere axiale belasting in één richting. Steeds per 2 gebruiken	Voor hoge radiale belasting in beide richtingen en hoge axiale belasting in één richting. Steeds per 2 gebruiken
Courante inch maten	Zéér weinig inch maten	Courante inch maten
		

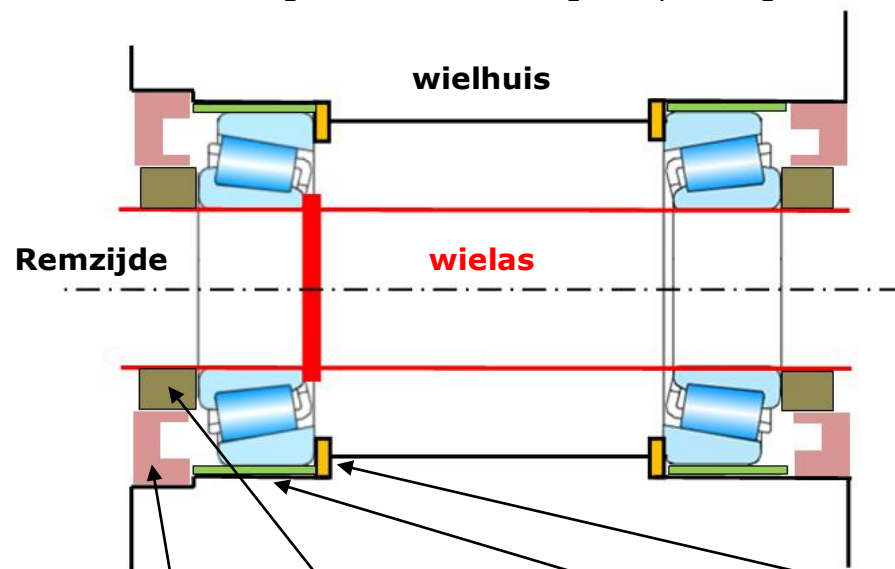
Noodzakelijke aanpassingen

- 1) Het verschil tussen de diameters (D) van beide buitenringen gaan we compenseren met een op maat gemaakte bus. In de tekening hieronder noemen we dit **lagerbus**. Belangrijk is hierbij dat je alles van tevoren goed opmeet omdat deze bus samen met de conische buitenring van het lager in het wielhuis geperst moet zitten. Het komt erop aan om tot 1/100^{ste} mm nauwkeurig werk te leveren op een draaibank. **Tip:** vertrek van een cv buis van 1,5" die heeft al bijna de juiste buiten -en binnendiameter. Mocht je niet geraken tot een perspassing dan kan industrielijm Loctite uitkomst bieden.

- 2) De buitenring van het nieuwe lager is kleiner in diameter en zou dus door de wielnaaf kunnen doorschieten. Om dit te verhinderen kun je een opstaande rand draaien aan je lagerbus, wat zéér tijdrovend is. Een betere en goedkopere oplossing bestaat uit **Seegerringen DIN 472** (borgveren of circlips). Seegerringen zijn gemaakt van verenstaal en zorgen dat machine-elementen op een as of in een behuizing niet kunnen verschuiven. We kiezen voor het inwendig type met boringmaat 42 mm. In ontspannen toestand is zo'n ring 45,5 mm in diameter. Het huis van de wielnaaf is 44,450 mm, dus zo'n ring zal lichtjes gespannen in het huis zitten. Het monteren zal ook niet zo moeilijk verlopen.
- 3) Het nieuwe lager is ook niet zo breed, let op het verschil in maat T, de totale inbouwmaat van een lager. Dit verschil compenseren we aan beide zijden van de wielas met **opvulringen**. Beide ringen hebben een inwendige diameter van 16 mm en een buitendiameter van 28 mm. We kiezen voor 28 mm omdat de zeskant van beide moeren uitkomt op een asdiameter van ongeveer 28 mm. De breedste ring zit aan de zijde van de remtrommel, de smalste aan de andere zijde. Deze opvulringen schuiven vlot over de wielas van 5/8" of 15,875 mm.
- 4) Om het M20 wiel nu helemaal te updaten, plaatsen we **oliekeerringen** tegen het indringen van water en stof en uiteraard tegen het lekken van olie of vet. Aan remzijde type 28 x 50 x 7 mm (asdiameter-buitendiameter-breedte) en de andere zijde type 28 x 45 x 7 mm. Je ziet al de asdiameter 28 mm verschijnen, die overeenkomt met de buitenmaat van je opvulringen. Beide oliekeerringen zijn in mm maten en moeten passen in een behuizing met inchmaten. Zo zal type 45 mm gaan passen in een wielbehuizing van 1,75 inch of 44,45 mm. Er moet dus 0,55 mm vanaf. Dit is mogelijk door de buitenkant van de oliekeerring lichtjes tegen een fijne slijpsteen te houden. Niet te veel ineens willen afnemen en voorzichtig laten meedraaien tegen de slijpsteen en regelmatig passen!

Doorsnede wielhuis met aanpassingen

Beide wieluiteinden worden op dezelfde wijze afgewerkt, enkel de afmetingen van oliekeerring en opvulring verschillen.



OLIEKEERRING	OPVULRING	LAGERBUS	SEEGERRING

Besluit

Het werd uiteindelijk een redelijk betaalbare update van mijn M20 wiel, dat alweer gereed is om opnieuw enkele jaren mee te gaan. Of zoals een veteraanrijder pas terug van Luik-Albertville-Luik me vroeg. Moet ge uw wiellager vervangen? Hoeveel kilometer wilt ge nog met uw BSA rijden? Blijkbaar ben ik de 6^{de} optie vergeten; alles laten zoals het was en voor elke rit een kaarsje branden bij het H. Paterke in Hasselt. 😊
René

3^{de} Plockroy Classics anno 2011



Als je Plockroy via Googlemaps wilt opzoeken, kom je uit bij een gehucht langs de N76 tussen Meeuwen en Zwartberg.

In 2009 hield daar de OMA (Old Motorcycle Association) haar eerste Plockroy Classics, een treffen voor niet-Japanse motoren Pré-80 en ook bedoeld als opvolger van het meer dan 10 jaar georganiseerde Classic Bike Festival. Ondertussen is de 3^{de} editie terug in de thuishaven Tongerlo (Bree) succesvol verlopen en kunnen de organisatoren terugkijken op een evenement dat internationaal gewaardeerd wordt.

Laat ons even teruggaan in de tijd, te beginnen met de jaren '80 om te zien hoe het allemaal ontstaan is.

In 1984 organiseert Herman Eichman een Toy Run in Maaseik naar het evenbeeld van de International Harley-Davidson Toy Run in Brighton Engeland.

Het oorspronkelijk idee bestond uit een rondrit met moto's waarvan de deelnemers speelgoed bij hadden om onderweg uit te delen aan kinderen in sociale instellingen.

Na enkele malen pendelen tussen Maaseik, Rotem en Tongerlo bleef de organisatie van de Toy Run uiteindelijk in Tongerlo omwille van de meest gunstige ligging en faciliteiten. Het deelnemersveld schommelde toen rond de 50 moto's.

Ondertussen wilden die sociale instellingen geen speelgoed meer aanvaarden, maar liefst cash geld. Dat paste niet meer in de visie van de organisatoren, dus moest men op zoek naar een nieuw initiatief en eventueel een nieuwe naam.

Na 6 mooie jaren, verving men de "Toy Run" als dagrit door een gans weekend motortreffen voor "old and classic non-Japanese motorcycles". Het Classic Bike festival werd op deze wijze geboren. Het liep van 1995 t.e.m. 2008 en ging steeds door tijdens het pinksterweekend in Tongerlo nabij Bree.

Een eenvoudig programma en zéér democratische prijzen deden de deelnemers van heinde en verre toestromen. In de topperiode met ongeveer 200 deelnemers (kampeerders) voelde je als trouwe bezoeker het festival kraken in zijn voegen. Het Classic Bike Festival werd stilletjesaan slachtoffer van zijn eigen succes:

- te veel moderne motoren
- veranderende (negatieve) mentaliteit van deelnemers
- te weinig Belgische deelnemers

Om je een idee te geven bij deze laatste regel. De kampeerders bestonden ongeveer uit 50% Duitsers, 30% Nederlanders en wij Belgen vormden met 20% de minderheid. De Nederlanders met hun Harley's deden wel de kassa rinkelen, maar gaven ook veel overlast, er was bijna niets "Classics" meer te bespeuren.

In 2009 was de maat vol. Het Classic Bike Festival werd niet meer georganiseerd, het bestuur kapte ermee!

Gelukkig was men op de achtergrond toch bezig gebleven. Na al die jaren organiseren had men een serieuze lijst van deelnemers bij elkaar gekregen. Hieruit werden de bezitters van oude niet-Japanse motoren gefilterd en per brief aangeschreven dat ze welkom waren op de eerste Plockroy Classics in (uiteraard) Plockroy nabij Meeuwen (zie inleiding).

In feite was dit een soort afleidingsmaneuver om van het vorige deelnemersveld af te geraken en met een schone lei te beginnen. Die ommezwaai "Back to Basics" was zéér gedurfd en deed menig vrijwilliger onzeker uitkijken naar D-Day.

Uiteindelijk werd het 'OEF' voor de organisatoren. Je kon het een sfeervol 1^{ste} Plockroy Classics noemen, met iets minder deelnemers dan we gewend waren, maar wel degenen die men al die jaren kwijt gespeeld was en die nu terugkeerden. Kwantiteit (lees te veel moderne moto's) had plaats gemaakt voor kwaliteit (lees meer classics en oude motoren).

In al die jaren werd de organisatie gedragen door de kernleden mede geholpen door een 30-tal vrijwilligers.

De opbrengst – en dat is nog steeds de sterkte van deze club – ging steeds terug naar de werking van de OMA-club zelf. Leden konden zo genieten van fikse kortingen bij dagritten of andere evenementen. Bijkomend belangrijk pluspunt voor de organisatoren. Als je elk jaar op dezelfde plek op dezelfde wijze een treffen organiseert, dan komt het hele evenement over als een geoliede machine. Wel, ik ben blij dat ik dit alweer bij de 3^{de} editie heb mogen meemaken.

Wens je zelf ook eens een weekendje "Classics" te gaan? Kom dan tijdens het Pinksterweekend naar Tongerlo. Het programma is de eenvoud zelve en lijkt op onze John Bull.

Vrijdag: gezellige toogbabbel in de tent

Zaterdag: ontbijt, bezoek rommelmarkt in Maaseik, oldtimervriendelijke rondrit, silly games en goeie rockband 's avonds.

Zondag: ontbijt en tot weerziens

Frituur aanwezig, BBQ's voor zelf bakken en elke avond groot kampvuur.

Bezoek ook www.oma-club.be voor meer info en activiteiten.

Als je nog wat rondzoekt op internet, dan merk je dat Toy Run nog steeds actueel is, mits in aangepaste versie, zoals een knuffelbeer achterop of in kerstman tenue of zelfs met volledig versierde moto in kerstsfeer. Je mag één keer raden in welk groot land dit jaarlijks plaatsvindt.

René

Agenda september-oktober 2011

4 sept: 15^{de} Klakvelotreffen voor motoren Pré-40

Plaats: domein Schaapsdreef, Lichtervelde

Info: www.veteraanmotorenhoutland.be

17-18 sept: Moto Retro Wieze

Plaats: Oktoberhallen Wieze van 9u30 – 17u

18 sept: 6^{de} oldtimerrit Gullegem

Plaats: Feesttent Kerkstraat Gullegem vanaf 13u

Info: www.6volt.blogspot.com

24 sept: 5^{de} Bourse Motos Anciennes VMCB

Plaats: Rue Emile Vandervelde 32, Vottem (Herstal)

Info: 04-2271979

25 sept: Brommer & oude motoren treffen

Plaats: Beervelde

Info: jean.paul.wille@telenet.be 0478-769170

25 sept: Onder de Brug

Plaats: Engels plein, Leuven vanaf 12u00

Info: Bijeenkomst Klassieke Motoren en Bromfietsen

8-9 okt: Classic Motor Mania

Plaats: Europastraat 30, Hoogstraten van 9u – 18u

Info: <http://www.classicmotormaniamania.com/>

15-16 okt: Oldtimerbeurs Gierle

Plaats: Parochiezaal Sint-Jan, Gierle

Info: Tel.014.63.39.77 Zjee@skynet.be

23 okt: Moto Retro Leuven

Plaats: Brabantthal, Leuven van 10u – 18u

Info: <http://www.motoretroleuven.be>

5-6 nov: 28^{ste} Ruilbeurs & Expo-show

Plaats: Evenementenhal "Fabriekspand" Veldstraat 59, Roeselare

Info: Marnix.carlier@skynet.be 056/258826

5-6 nov: Moto Classic Ciney

Plaats: Ciney Expo, Rue du Marché couvert 3, Ciney (10u-18u)

Info: <http://www.cineyexpo.be>