

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

\*\*\*\*\*

**Maandelijks tijdschrift - Revue mensuelle.**

**Novembre / November 2011**

Numéro **310** <sup>de</sup> nummer

Verzending -expédition : Postkantoor Libramont

Jumelé avec

Affilié à

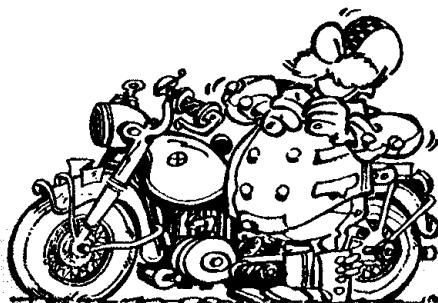
Verbroederd met

Aangesloten bij

VMCC South Wales

FBVA-BFOV

AMCA Europe



*Een overzicht van de Duitse oldtimers te Roeselare.  
Vue d'ensemble des motos Allemandes exposées à Roeselare.  
(foto M.H. Struyf)*

# 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 REPONSE!!!  
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 **22 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 **22 EURO** est à verser au compte  
**BE89 0013 1986 8185** du **CMB** avec mention de votre nom, adresse complète et  
eventuellement 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)

## *Het woordje van de Redactie.*

Beste vrienden en vriendinnen motorrijders,

Een paar weken geleden hadden we beslist naar de motorbeurs van de Veteraanmotoren Houtland in Roeselare te gaan, en voor de verandering zouden we eens met de trein reizen.

Daags tevoren had ik een lijstje opgesteld met de onderdelen naar de welke we zouden uitkijken.

Dus, die zaterdag morgen, 5 november, gingen we naar het station in Jette. Het vertrek was voorzien om 8.20 uur, met de trein richting Denderleeuw, waar we zouden overstappen op de trein naar Kortrijk. Op het perron waren er al enkele reizigers aan het wachten.

We kregen daar de mededeling dat er vertraging was.

Dit werd via de luidsprekers bevestigd : een voorziene vertraging van 50 minuten wegens werken tussen Jette en Denderleeuw.

Vlug was de beslissing genomen : de eerste trein richting Brussel nemen en in het Noord station de trein met bestemming Oostende nemen, met overstap in Brugge.

Maar de verrassing moest nog komen...

De trein vertrok stipt om 8.55 uur, met een voorziene reistijd van ongeveer een uur. De trein was amper vertrokken en er kwam een melding "wegens werken tussen Gent en Brugge wordt deze trein via Deinze omgeleid, met een voorziene vertraging van 35 minuten".

De treinwachter zei ons dat we best in Brugge zouden overstappen naar Roeselare. De omgeleide trein stopte in Deinze en Torhout.

In Brugge moesten we bijna een uur op onze aansluiting wachten.

De eerste halte op weg naar Roeselare werd ... Torhout!

Rond 12 uur zijn we eindelijk aangekomen in het Fabriekspand.

Na een vriendelijke begroeting met de Voorzitter van de lokale club, Dhr. H. Haek, hebben we de beurs bezocht, onze onderdelen niet gevonden, genoten van een lekkere tas warme soep, de tentoonstelling van de Duitse motoren bekeken, een paar foto's gemaakt voor ons clubblad ... en onze terugreis verliep ... vlot!

Tot binnenkort en tot ziens.

Jacques Bastiaens.

Redacteur.

## *Le Petit mot de la Rédaction.*

Chers amis et amies motocyclistes,

Il y a quelques semaines, nous avions décidé de nous rendre à la bourse d'échange du Veteraanmotoren Houtland à Roeselare, et, pour changer, d'une fois y aller en train.

La veille, j'avais établi une petite liste des pièces à rechercher. Ainsi, ce samedi matin, 5 novembre, nous nous rendîmes à la gare de Jette. Le départ était prévu à 8.20 heures, avec le train vers Denderleeuw, où il y a correspondance avec le train vers Kortrijk. Sur le quai, quelques voyageurs patientaient déjà. C'est là qu'on nous a dit que les trains avaient du retard, ce qui fut confirmé par les haut-parleurs : on nous annonça un retard probable de 50 minutes suite à des travaux entre Jette et Denderleeuw. La décision fut vite prise : monter dans le premier train en direction de Bruxelles et, en gare du Nord, prendre le train vers Ostende et descendre à Bruges pour la correspondance vers Roeselare.

Mais une nouvelle surprise nous attendait...

Le train se mit en marche à 8.55 heures précises, et ce pour un trajet d'une durée prévue d'une heure environ. Le train avait à peine quitté la gare qu'une annonce s'afficha "suite à des travaux entre Gand et Bruges, ce train sera détourné par Deinze, ce qui entraînera un retard probable de 35 minutes". L'accompagnateur nous conseilla de nous en tenir à notre itinéraire initial et de rester dans le train jusqu'à Bruges, où nous prendrions la correspondance en direction de Roeselare.

Le train, détourné, fit arrêt à Deinze et Torhout.

A Bruges, il nous fallut attendre la correspondance pendant près d'une heure. Le premier arrêt en direction de Roeselare fut ... Torhout!

C'est vers midi que nous arrivâmes enfin au Fabriekspand.

Après un échange cordial de salutations avec le Président du club local, M. H. Haek, nous avons visité la bourse, n'avons pas trouvé nos pièces, avons bu avec plaisir une bonne tasse de soupe bien chaude, regardé l'exposition de motos Allemandes et pris quelques photos pour la revue ... Notre retour se passa sans encombres.

A bientôt, au plaisir de vous revoir.

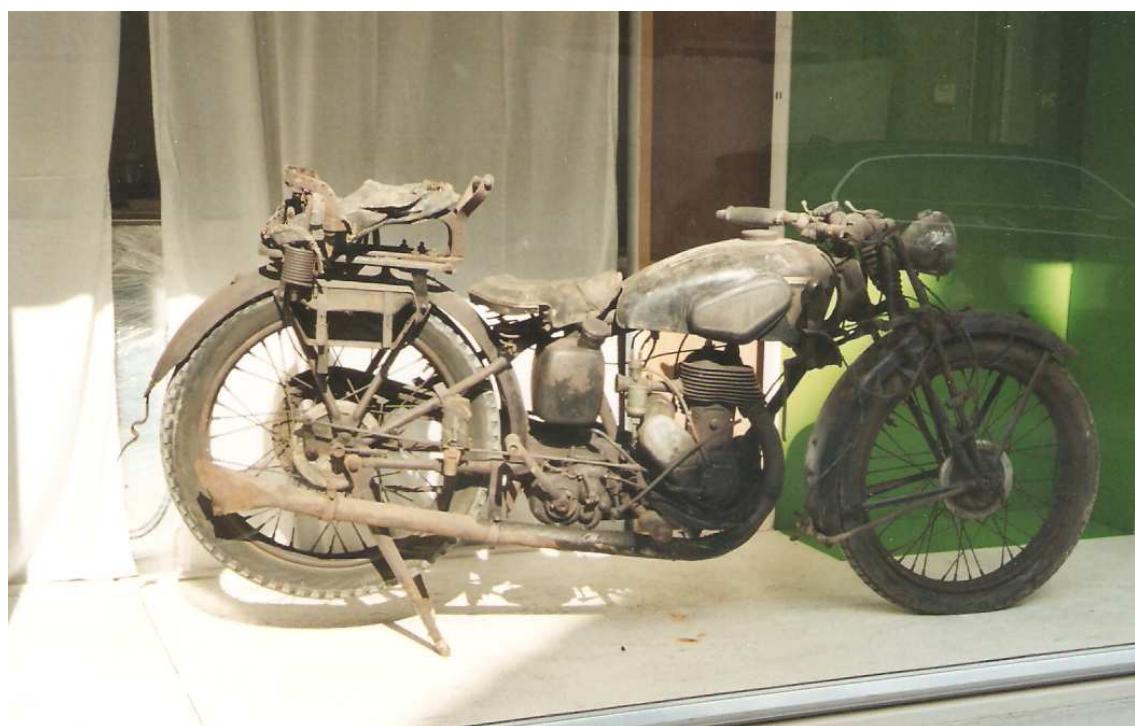
Jacques Bastiaens.

Rédacteur.

Onze vriend Michel Vanhouche zag te Anderlecht op de Molenfeesten deze prachtige Norton Commando 850 van 1975 in originele staat, die op de eerste kick startte.



Et à Wakken, en Flandre Occidentale, dans la vitrine d'un magasin, il a photographié pour nous cette Terrot, un beau projet de restauration.



## Communiqué de presse du Service Public Fédéral Finances.



**Date: 21 Février 2011**

**Concernant: Radiation rétroactive des plaques DIV**  
**Le retard encouru dans la radiation d'anciennes plaques suite à l'introduction de la nouvelle plaque européenne, n'aura pas de conséquences néfastes pour les titulaires de ces plaques. En effet, la DIV radie les anciennes plaques de façon rétroactive à la date de leur arrivée.**

La plaque de format européen est en vigueur depuis le 15 novembre 2010. Pour tout changement lié à l'immatriculation de son véhicule (remplacement, duplicata de plaque, changement d'adresse, etc.) son titulaire doit faire la demande d'une nouvelle plaque d'immatriculation au format européen, ainsi qu'envoyer dès réception de la nouvelle plaque, immédiatement, son ancienne plaque à la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV), pour la faire radier.

La DIV est depuis confrontée à un volume exceptionnel de plaques lui revenant pour radiation. Bien que des moyens supplémentaires aient été mis en œuvre, la DIV enregistre un retard des opérations de radiation. Ce retard entraîne par conséquent un délai dans le transfert d'informations aux SPF Finances et à l'Agentschap Vlaamse belastingdienst (Agence Service flamand d'impôt), en charge de la taxe de circulation.

Afin de veiller aux intérêts des citoyens, la DIV retient la date de réception des anciennes plaques belges renvoyées comme date de radiation.

Les plaques sont donc radiées rétroactivement à la date de leur arrivée à la DIV. Cette rétroactivité respecte l'intérêt des titulaires, car cette date sera communiquée au SPF Finances et à l'Agentschap Vlaamse belastingdienst. La date de radiation est également importante s'il doit être mis fin à un contrat d'assurance.

L'Agentschap Vlaamse belastingdienst diffusera également un communiqué de presse à ce sujet.

Dans le cas où le SPF Finances réclamerait une taxe de circulation pour un véhicule dont la plaque a été renvoyée à la DIV mais la radiation non encore communiquée aux Finances, le titulaire est tenu de payer mais, de par la rétroactivité de la radiation opérée par DIV, se verra restituer automatiquement le montant de cette taxe indue pour le véhicule dont la plaque a été radié.

La taxe est indue pour les mois non écoulés de la période imposable au moment de la radiation.

## **Cellule Communication Externe**

Vasantha FAGARD

02/277 33 53

Rue du Progrès, 56  
1210 BRUXELLES

[www.mobilit.fgov.be](http://www.mobilit.fgov.be)

*Le Service public fédéral Mobilité et Transports a pour mission de préparer et de mettre en œuvre une politique fédérale concertée de mobilité et de transport au service de la population, des entreprises et de l'économie du pays.*

*Il comporte 4 directions générales : la DG Transport aérien, la DG Transport maritime, la DG Transport terrestre et la DG Mobilité & Sécurité routière.*

*Vous trouverez plus d'informations sur le SPF Mobilité et Transports sous [www.mobilit.fgov.be](http://www.mobilit.fgov.be)*

## Persbericht van de Federale Overheidsdienst Financiën.



**Datum: 21 februari 2011**

**Betreft: Retroactieve schrapping van de nummerplaten door DIV  
De vertragingen die de DIV heeft opgelopen in de schrappingen  
van oude nummerplaten door de invoering van de nieuwe  
Europese nummerplaat, zal geen nadelige gevolgen hebben voor  
de titularissen van die nummerplaten. De DIV schrappt namelijk  
de oude nummerplaten met terugwerkende kracht tot op de  
datum van ontvangst.**

Het formaat van Europese nummerplaat is in voege sinds 15 november 2010. Bij iedere verandering met betrekking tot de inschrijving van het voertuig (vervanging, dupliaat nummerplaat, wijziging adres, ...) moet de titularis een nieuwe nummerplaat van Europees formaat aanvragen en hun oude nummerplaat ook, van zodra ze de nieuwe nummerplaat ontvangen hebben, onmiddellijk terugsturen naar de Directie Inschrijvingen Voertuigen (DIV) om ze te laten schrappen.

De DIV is sindsdien geconfronteerd met een uitzonderlijk groot aantal te schrappen nummerplaten. Hoewel er bijkomende middelen werden ingezet, kampt de DIV met vertraging bij de schrappingen.. Daardoor ontstaat er ook vertraging bij het doorzenden van informatie aan de FOD Financiën en aan het Agentschap Vlaamse Belastingdienst, bevoegd voor de verkeersbelasting.

In het belang van de burgers, weerhoudt de DIV de datum van ontvangst van de oude Belgische nummerplaten als datum van schrapping.

De nummerplaten worden dus geschrapt met terugwerkende kracht tot de datum van ontvangst op de DIV. Deze terugwerkende kracht vrijwaart de belangen van de houders want het is die datum die zal worden meegedeeld aan de FOD Financiën en aan het Agentschap Vlaamse Belastingdienst. De datum van schrapping is eveneens van belang in geval van stopzetting van een verzekeringscontract. Het Agentschap Vlaamse Belastingdienst zal via een persbericht hun werkwijze verder toelichten.

In geval de FOD Financiën een uitnodiging tot betaling stuurt voor een nummerplaat die werd teruggestuurd aan de DIV maar waarvan de schrapping nog niet werd meegedeeld aan de FOD Financiën, is de titularis gehouden te betalen maar zal door de schrapping met terugwerkende kracht het bedrag van de onverschuldigde belasting voor het voertuig waarvan de nummerplaat werd geschrapt automatisch worden terugbetaald.

De belasting is niet verschuldigd voor de niet verstrekken maanden van het belastbaar tijdperk.

**Cel Externe Communicatie**  
Thomas DE SPIEGELAERE  
02/277 34 06  
Vooruitgangsstraat 56  
1210 BRUSSEL  
[www.mobilit.fgov.be](http://www.mobilit.fgov.be)

*De Federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer heeft als opdracht het voorbereiden en het implementeren van een overlegd federaal mobiliteit -en vervoerbeleid in dienst van de bevolking, de ondernemingen en de economie van het land.*

*Het omvat 4 directoraten-generaal: het DG Luchtvaart, het DG Maritiem Vervoer, het DG Vervoer te land en het DG Mobiliteit & Verkeersveiligheid.*

*Meer informatie over de FOD Mobiliteit en Vervoer vindt u op*  
[www.mobilit.fgov.be](http://www.mobilit.fgov.be)

## **QUOI DE NEUF POUR NOS ANCIENNES ?**

**Norbert Najac, le roi de l'embouti.**

Après les plaques d'immatriculation avant pour les Terrot de Norbert Delhomme, nous avons trouvé de belles refabrications chez un autre Norbert, qui joue, à temps perdu, de la presse à emboutir. Il sort en toutes petites séries ou à la pièce de magnifiques pots d'échappement...

Certaines pièces de carrosserie sont devenues virtuellement introuvables et la seule planche de salut consiste à les refabriquer. Mais quand on sait ce que coûtent les matrices d'emboutissage - plusieurs dizaines de milliers de francs au bas mot- il ne faut pas s'attendre à ce qu'une société industrielle s'intéresse à la production de quelques dizaines d'unités.

Alors, quand un amateur de talent se lance dans la refabrication de ces pièces introuvables, vous pouvez lui tirer votre Cromwell et sortir sans hésiter quelques billets de cent francs pour un silencieux marqué 'Dollar' : à ce prix, c'est un vrai cadeau !

Norbert Najac, figure connue des amateurs du Sud-Ouest, est l'un de ces talentueux passionnés et il dispose déjà d'une bonne gamme de silencieux, principalement pour les françaises d'avant-guerre, fabriqués - à l'aide de matrices d'emboutissage faites maison - conformément à l'origine, y compris pour les chicanes quand elles existaient : la sonorité y gagne elle aussi en authenticité.

Les tôles utilisées sont de première qualité, on ne triche pas avec les épaisseurs, finition et aspect sont impeccables, il n'y a donc aucun souci à se faire pour la présentation, que l'on désire les peindre ou les faire chromer. Le prix est de 500 F pour les pots Alcyon, Dollar, Peugeot, Monet-Goyon, Motosacoche, et de 600 F pour le Motobécane dont l'entrée latérale et désaxée en complique un peu la fabrication. Les cylindrées modestes ne sont pas non plus oubliées : les silencieux de Terrot LST, tout comme ceux des Motobécane d'après-guerre (saucisson ou en deux parties soudées pour les 125) sont également disponibles. Mais on trouve aussi d'autres fabrications astucieuses et qui dépannent bien.

Aussi, ceux qui ont besoin de fabriquer un mouton à cinq pattes ou un appendice un peu passe-partout seront ravis de trouver de quoi les aider chez Norbert Najac : les troncs de cône (deux dimensions) en tôle épaisse à 150 F la pièce donneront un pot convenable une fois raccordés à des sections tubulaires.

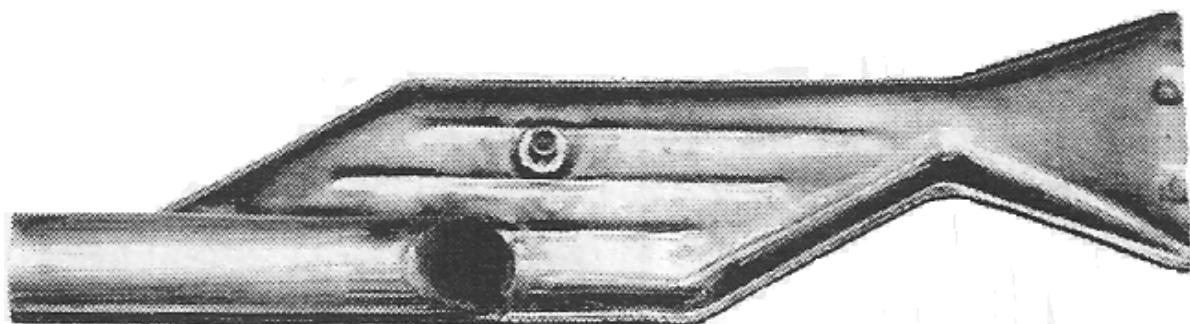
Quant aux belles "queues de carpe" à 250 F la pièce, quoi de mieux pour apporter la touche finale aux longs tubes de votre "Supersport" ou vous permettre de fabriquer le "Brooklands" dont rêve votre KTT? Norbert Najac, 16 rue des Coquelicots 81160 Saint-Juéry.

Tel 00 33 5 63 46 13 25.

*Parmi les nombreuses références de pots de Norbert Najac, vous trouverez, ci-dessous Alcyon (500 F) et Motobécane-Motoconfort (600F).*



*Refabrication pot Alcyon*



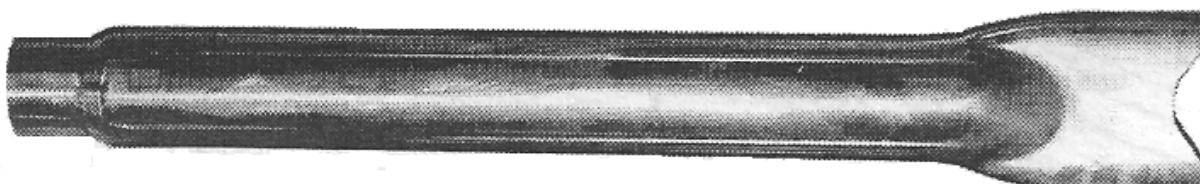
*Refabrication pot Motobécane-Motoconfort*

Après avoir vu la gamme de pots refabriquée par Norbert Najac, jetons un coup d'œil à quelques pièces de carrosserie très particulières et souvent difficiles à trouver...

Tout comme le silencieux d'échappement, les boîtes à outils ont elles aussi le triste privilège de faire souvent défaut aux anciennes à restaurer. Celles qui n'ont pas fini leur carrière comme boîte à pêche étant devenues dentelle rouillée, autant dire que les trouver de nos jours relève un peu du miracle. Les possesseurs de Terrot d'avant-guerre, particulièrement touchés, ne nous contrediront pas.

Norbert Najac a donc décidé de s'atteler à la tâche lui aussi.

Le premier résultat tangible est le couvercle triangulaire d'une boîte à outils Terrot d'avant-guerre qui est désormais disponible au prix de 150 F, encore une fois, la qualité et la finition ne souffrent aucune critique. Il s'agit, précisons-le, de la boîte qui apparaît en 1937, conjointement avec le réservoir d'huile aérodynamique. Quant à la boîte elle-même, elle est en cours de lancement, nous en avons vu le prototype, encore imparfait à cause de la profondeur importante de l'embouti. A ce propos, les personnes intéressées auraient peut-être avantage à se faire connaître auprès du fabricant: la quantité à produire conditionne pour partie la technique de fabrication.

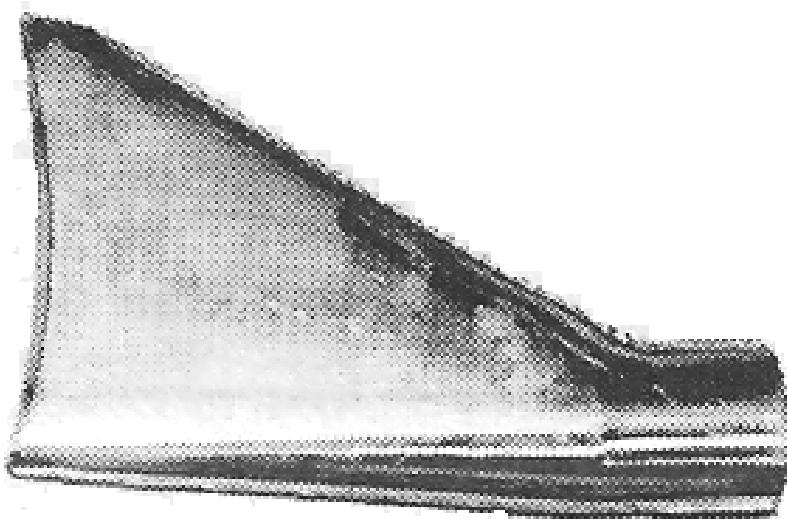


*Pot Terrot 2 temps*

Pour rester avec les Terrot - il n'y en a décidément que pour elles - on remarque, à 250F, un protège-chaîne pour 500 culbutée réalisé d'une pièce, donc sans soudure (les connaisseurs apprécieront), ce qui conditionne un résultat impeccable s'il doit être chromé comme sur les modèles de grand luxe. Le garde-chaîne d'ETD, un élément un peu compliqué à réaliser car tarabiscoté, est réalisé en tôle de 1 mm (au lieu de 8/10<sup>èmes</sup> à l'origine) de façon à mieux résister aux vibrations; il ne vous en coûtera que 300 F. Voici donc pour les éléments disponibles.

Quels sont les projets? Hormis la boîte à outils Terrot déjà citée qui entrera en production d'ici quelque temps, il y a aussi du nouveau côté échappement ce qui devrait plaire à une de nos belles d'avant-guerre: l'outillage est en cours de réalisation, mais les amateurs de Gnome et Rhône devront avoir encore un peu de patience; fabriquer une matrice qui puisse emboutir les lettres d'un nom aussi long, ça prend du temps surtout quand on n'y travaille que pendant ses loisirs et avec des machines-outils traditionnelles.

Norbert Najac, outre des pots dont nous avons montré quelques exemples récemment, fabrique aussi les embouts des pots (à améliorer encore) qui permettent à chacun de se faire du classique sur mesure.



*Pot queue de carpe multimarques*

Mais surtout, il relance une série de boîtes à outils Terrot 1937-1939. Le couvercle est déjà au point et disponible, mais il faudra attendre encore quelques semaines pour le fond de la boîte... En bas à gauche, sur l'illustration en fin de texte néerlandais, la pièce qui raccorde le garde-chaîne au moteur sur beaucoup de Terrot d'après-guerre. Une pièce de très belle facture.

François –Arsène.

*Article repris de La Vie de la Moto, janvier 1994.*

*Prix de 1994 mentionnés en francs français.*

*Adresse et n° de téléphone actualisés.*

## **IETS NIEUWS VOOR ONZE OUDJES ?**

### **Norbert Najac, de koning van het plaatwerk.**

Na de inschrijvingsplaten van Norbert Delhomme aan de voorkant van onze Terrots, hebben we andere kopijen ontdekt, ditmaal bij een andere Norbert, die als hobby het plaatwerk heruitgevonden heeft. Hij vervaardigt in klein aantal of op maat wonderschone uitlaten.

Sommige stukken koetswerk waren praktisch niet meer te vinden en moesten bij gevolg opnieuw vervaardigd worden.

Maar gelet op de kostprijs van de matrijzen (ettelijke duizenden franken) moet men niet gaan denken dat een industrieel zich met de productie van een paar tientallen exemplaren zou bezig houden.

Wanneer een talentvolle amateur deze onvindbare stukken gaat produceren kan men niet anders dan heel nederig zijn Cromwell afnemen en zonder aarzelen een paar briefjes boven halen voor een uitlaat gemerkt ‘Dollar’: dit is een waar geschenk!

Norbert Najac, wel bekend bij de liefhebbers uit het zuidwesten (van Frankrijk) is een van deze talentvolle liefhebbers en hij beschikt reeds over een uitgebreide reeks uitlaten voor vooroorlogse Franse motoren. Hij heeft zelf de matrijzen gemaakt, trouw aan de oorspronkelijke vormen, met behoud, in voorkomend geval, van de chicanes, wat de originele klank ook ten goede komt.

Hij gebruikt eerste kwaliteitsplaten en bespaart niet op de dikte ervan. Afwerking en uitzicht zij perfect, zodoende uiterst geschikt voor het verven of chromeren. De prijs voor de potten van de merken Alcyon, Dollar, Peugeot, Monet-Goyon, Motosacoche bedraagt 500 F.

Voor een Motobecane uitlaat moet men 600 F neertellen, omdat de productie ervan moeilijker is doordat de gassen zijdelings en uit center erin komen.

Voor de motoren met een bescheiden cilinderinhoud, even als voor de Terrot LST en de naoorlogse Motobécane (buismig of in twee aaneengelaste delen voor de 125 cc) biedt hij ook uitlaten aan.

Bij Norbert Najac kan men ook terecht voor speciale vormen.

Zo vindt men ook conussen in twee maten in zwaardere plaat (aan de prijs van 150 F het stuk), die, samengebracht met cilindrische gedeelten, een degelijke uitlaat vormen.

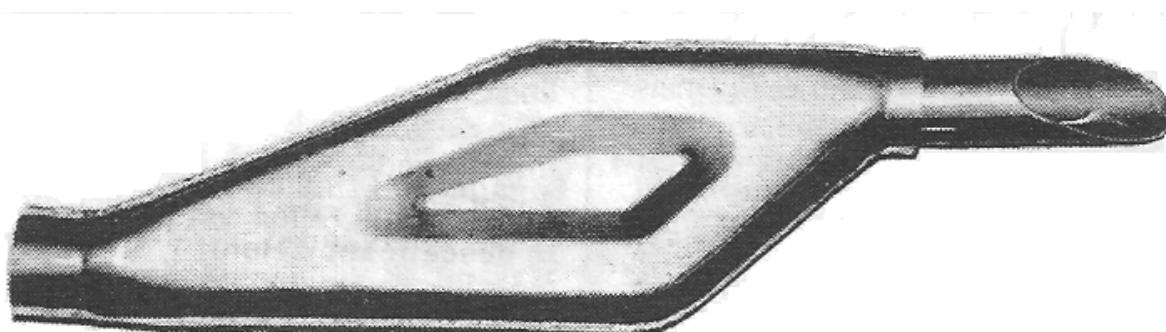
Zo kan men met een mooie "karperstaart" van 250 F een mooie afwerking geven aan de lange uitlaatbuizen van een "Supersport" model of nog van de "Brooklands" van een KTT.

Norbert Najac, 16 rue des Coquelicots 81160 Saint-Juéry.  
Tel 00 33 5 63 46 13 25.

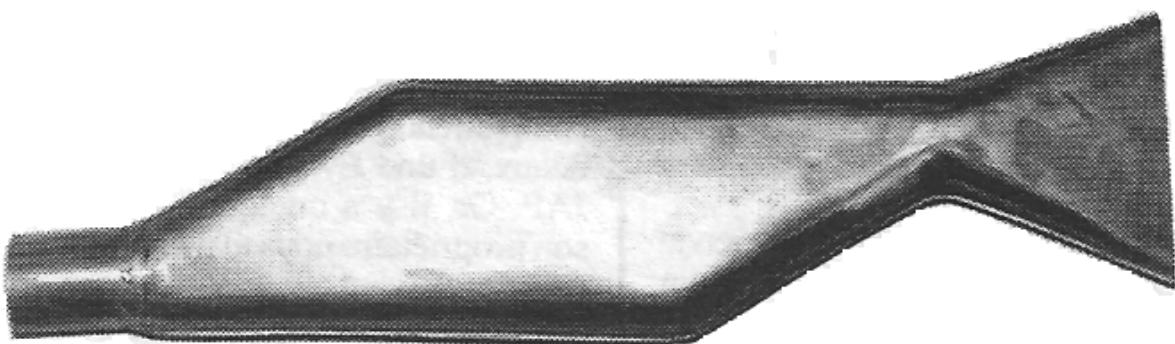
*Onder de talrijke referenties van Norbert Najac, vindt u onder andere Dollar (500 F), Motosacoche (500 F) en Peugeot (500 F).*



*Dollar.*



*Motosacoche.*



*Peugeot.*

Na het overzicht van de uitlaten vervaardigd door Norbert Najac zullen we het hebben over een paar bijzondere en zeldzame koetswerk onderdelen...

De gereedschapsboxen zijn voor de restaurateurs meestal even zeldzaam en onvindbaar als de uitlaten. Dit onderdeel werd vaak voor andere doeleinden gebruikt (opbergen van visgerief en ander materiaal) en verdween zo totaal van de markt.

De eigenaars van vooroorlogse Terrots kunnen hiervan meespreken.

Norbert Najac heeft ook deze taak voor zich genomen.

Het eerste resultaat hiervan is het driehoekige deksel van de gereedschapsbox van een vooroorlogse Terrot (150 F).

Nogmaals zijn kwaliteit en afwerking ervan uitstekend.

Het gaat hier over het deksel van de box die in 1937 in gebruik genomen wordt, samen met de aerodynamische oliestank.

Wat de box zelf betreft, die binnenkort op de markt zal gebracht worden, wij hebben het prototype ervan gezien, maar er dienen nog een paar verbeteringen te gebeuren.

De belangstellenden zouden misschien best contact opnemen met de fabrikant, want de hoeveelheid te maken stukken bepaalt de productie techniek en zodoende de prijs.

Tussen de Terrot onderdelen merkt men ook - voor de 500 cc met kopkleppen - een kettingbeschermer (aan 250 F) uit één stuk, dus zonder las, wat een perfect resultaat geeft bij het chromeren.

De moeilijk te vervaardigen kettingbeschermer van de ETD wordt vervaardigd uit 1 mm plaat (in plaats van de oorspronkelijke 8/10 mm), waardoor hij beter bestand is tegen de trillingen, en kost 300 F. Tot zover met de beschikbare stukken.

En wat zal de toekomst bieden ?

Buiten de Terrot toolbox, waarvan reeds sprake, en die binnenkort zal vervaardigd worden, is er ook nieuws op het gebied van de uitlaten.

Er wordt gewerkt aan de uitlaat van de vooroorlogse Gnome et Rhone: matrijzen maken met zo'n lange naam neemt tijd, vooral als men uitsluitend in zijn vrije tijd en met traditionele machines werkt.

Buiten de uitlaten waarvan een paar voorbeelden afgebeeld zijn, vervaardigt Norbert Najac ook uiteinden voor uitlaten (nog te verbeteren) die aan iedereen de mogelijkheid biedt om klassiek maatwerk te bekomen.



Hij brengt een reeks toolboxen op de markt, voor Terrot 1937-1939.

Het deksel is al op punt en beschikbaar, maar voor de doos zelf zal men nog een paar weken geduld moeten hebben...

Onderaan links op de afbeelding zit men het prachtig afgewerkte verbindingsstuk tussen de motor en de kettingbeschermer op de meeste naoorlogse Terrots.

François –Arsène.

*Artikel uit "La Vie de la Moto", januari 1994.*

*Vertaald en bewerkt door de Redactie.*

*Prijzen van 1994 uitgedrukt in Franse Franken.*

*Huidig adres en telefoonnummer.*

*Volgens onze Britse collega's een aanrader als Kerstcadeau...*

*Nos amis Britanniques suggèrent ce cadeau de Noël...*

**Baughan**  
MOTOR CYCLES



Harry Baughan : A Life of Motor Cycling  
By  
Kenneth J. Chandler

Soft back, perfect bound, A5, 384 plus pages, 136,000 words and over 200 photos and line illustrations. Printed black throughout. Duo-tone cover. Price £17.00 plus postage and packing in Europe £6.00 and £10.00 rest of the world. You can pay by PayPal.

Henry P. Baughan, youngest of three brothers born in Newport in 1895. Had an early introduction into motor cycles with his eldest brother. John K. Baughan. Served in the First World War. Moved into engineering and employed, firstly with AIRCO and then with de Havilland Aircraft in the experimental department. Came into contact with Allan Cobham. Formed a partnership with fellow keen motor cyclist and draughtsman at AIRCO, Freddie Slater.

Harry Baughan draws up plans for his cyclecar in 1919.

Competes in the Motor Cycling Club long distant events.

Exports one cycle- car abroad. Dissolves partnership, moves to Stroud, Gloucestershire with his retiring parents.

Sets up his business, Baughan Motors al Lower Street Stroud.

Last cycle cars built before designing motor cycles, trials sports models his speciality.

Employs his first two workers, both keen motor cyclists. Chris Stagg and Bill Hayward. Baughan and Hayward compete in MCC events on their products. Stagg and Hayward spend their whole working life with Harry Baughan, now known as HPB. HPB uses his original cyclecar (Red Car) in local trials. HPB involves himself in trials organization. Becomes the Hon Sec of the Auto Cycle Union's Western Centre in 1926 and held that position for over forty years. Early involvement with the International Six Days Trial in 1933. Introduces his infamous sidecar-wheel drive in 1929, later to be "Banned". The Birmingham MCC brings the British "Experts" Trial to the Western Centre in 1930 with HPB in charge and ran until 1938. From 1930 Baughan Motors was noted for having identical twin sisters, Auriol Marjorie and Marjorie Auriol, Grant Heelas as passengers to HPB in the Red Car and Bill Hayward's swd. Baughan Motors compete in many premier trials in the West of England until the Second World War. All motor cycle production finished in 1936. Change of name to Baughan Engineers, involved in war work with many companies. Worked on sub-contract for Gloucester Aircraft and was involved with the Whittle E28/39, Britain's first jet aircraft. Post war HPB again in harness as Western Centre Hon Sec. Appointed Chairman of the ACU sub-committee and Clerk of Course for the Great Britain Team in 1949/50/54 and 1961/65. Retired in 1966, died in 1968.

The many photos in the book have been collected from people closely involved with the company, others have come from many individuals and clubs. Some of the original plans have been reproduced which were drawn by Bill Hayward and the Grant Heelas sisters. A complete list of all the cyclecars and motor cycles built is included, along with results that feature many private riders as well as those from the works, Bill Hayward and Chris Stagg from 1922 to 1947.

Walls Quarry Press. 2 Roseleigh Walls Quarry, Brimscombe,  
Stroud Glos UK. GL5 2PD

Phone 44(0)1453 885139. Email <ken@wqpress.co.uk>  
[www.wqpress.co.uk](http://www.wqpress.co.uk)

*Et voici quelques photos des anciennes motos allemandes exposées à Roeselare.*

*En hier zijn ze, de foto's van de Duitse motoren op de tentoonstelling in Roeselare (foto's M. H. Struyf).*



OPEL Motor Fahrrad 140 cc 1921



Zundapp Z 200 (200 cc) 1928



Une moto d'exception : l'OPEL MOTOCLUB 500 cc de 1928



ZUNDAPP KS 600 (598 cc) 1938



HOFFMANN GOUVERNEUR 250 cc 1953



VICTORIA BERGMEISSTER 350 cc 1954



**TE KOOP**

**A VENDRE**

Moteur Royal Enfield 350 cc des années '50'.

Prix souhaité : 300 €

Tél. 02.660.59.68

**GEZOCHT**

**RECHERCHE**

Cherche un petit moteur Royal Nord 2 vitesses 50 cc

Cherche une carte grise pour une Honda CB 350 cc

Tél 071.43.96.29

Gsm 0472.28.59.43



Ronald Florens, Voorzitter van de Oude Klepper Parade,  
en zijn stand op de beurs in Roeselare.

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

Over deze rubriek wordt niet op voorhand gecorrespondeerd.  
 Schrijf a.u.b. klaar en duidelijk. En vergeet vooral niet je naam en contactadres of telefoonnummer te vermelden.

*Aucune correspondance préalable ne sera acceptée à ce sujet.  
 Ecrivez votre texte clair et net s.v.p., et n'oubliez pas votre nom  
 adresse ou numéro de téléphone.*

Rubriek / Rubrique :    Te koop /A vendre    0  
 Gezocht/Recherché    0


Sturen naar / Envoyer à:

**Jacques Bastiaens  
 Rue de la Résistance/Verzetstraat 28  
 1090 Brussel**

**E-Mail : [jacques.bastiaens@telenet.be](mailto:jacques.bastiaens@telenet.be)  
 Tel. 02.660.59.68 na/après 20 uur/h**



Les annonces sont toujours publiées lors de la parution suivante.  
 De aankondingen worden steeds in het eerstvolgende nummer gepubliceerd.

# AGENDA



## RUILBEURZEN - BOURSES

04/12/2011	Aarschot Stadsfeestzaal Demervallei 14 Retro motorbeurs en expositie	Tel. 015.22.55.84 <a href="http://www.retromotoaarschot.be">www.retromotoaarschot.be</a>
10/12/2011	Oldtimerbeurs RANST terrein Moervelden Voormalig militair domein Het Loo	<a href="http://www.vetfrakken.be">www.vetfrakken.be</a>
17- 18/12/2011	VEHIKEL UTRECHT (NL) Veemarkthallen Utrecht	<a href="http://www.vehikel.com">www.vehikel.com</a>
26/12/2011	Zaal De Verrekijker 8750 Wingene Moto's, scooters, bromfietsen, onderdelen	Tel. 0471.726.157 (Nederlands) Tel. 0474.441.003 (Français)
08/01/2012	Marche en Famenne : WEX (Rue des 2 Provinces, 1) Bourse d'échange	Tel. 084.31.67.68
11- 12/02/2012	MOTO RETRO WIEZE Oktoberhallen Retrospective Matchless	<a href="http://www.motoretrowieze.be">www.motoretrowieze.be</a>
18- 19/02/2012	Oldtimerbeurs auto's en moto's 't Echappementje Fabriekspand Veldstraat 59 te ROESELARE	Tel. 051.72.55.81 Tel. 0473.96.24.86
25/02/2012	Ruilbeurs motoren pre-1965 Lindestraat 10 te SCHILDE	<a href="http://www.earlyriders.be">www.earlyriders.be</a> Tel. 0477.27.73.72
17- 18/03/2012	Hoogstraatse Oldtimerbeurs en Classic Motor Mania voor auto's , motoren en bromfietsen. Transportzone Meer, Europastraat 30, 2321 Hoogstraten-Meer	<a href="http://www.hoogstraatse-oldtimerbeurs.com">www.hoogstraatse-oldtimerbeurs.com</a> <a href="http://www.classicmotomania.com">www.classicmotomania.com</a> <a href="http://www.bevanux.com">www.bevanux.com</a> Tel : 0032-475-494244
24/03/2012	Brom- en motorfietsbeurs in de Zandfluiter Te WECHELDERZANDE	Tel. 0495.22.19.08
21- 22/04/2012	Veterama Ludwigshafen (D-67063)	<a href="http://www.veterama.de">www.veterama.de</a>
06/05/2012	Rassemblement, balade et bourse de motos classiques Japonaises 1965-1980 RONQUIERES	<a href="http://www.JapaneseClassicBikes.com">www.JapaneseClassicBikes.com</a>
24/06/2012	Oldtimer brommerbeurs Zaal Den Donk Kapelweg 52 te Turnhout Zevendonk	Tel. 0474.59.77.58
27/10/2012	Oldtimer motorbeurs Herthoeve Hoekeinde 28 te 2330 MERKSPLAS	Tel. 03.311.75.26 dirk.eelen@gmail.com

## TREFFENS CONCENTRATIONS

20/11/2011	't Spoor Classic Day oldtimerrit (50 km) voor alle pré-1980 voertuigen Schare, 12 te 9961 Boekhoute	Tel. 09.373.57.10
11/03/2012	Caferacer Meeting Ninove	Info : <a href="mailto:theflyinghermans@hotmail.com">theflyinghermans@hotmail.com</a>
06/05/2012	Rassemblement, balade et bourse de motos classiques Japonaises 1965-1980 RONQUIERES	<a href="http://www.JapaneseClassicBikes.com">www.JapaneseClassicBikes.com</a>
27/05/2012	Treffen voor oude motoren pre-1965 Lindestraat 10 te SCHILDE	<a href="http://www.earlyriders.be">www.earlyriders.be</a> Tel. 0477.27.73.72

## EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

04/12/2011	Aarschot Stadsfeestzaal Demervallei 14 Retro motorbeurs en expositie	Tel. 015.22.55.84 <a href="http://www.retromotoaarschot.be">www.retromotoaarschot.be</a>
11- 12/02/2012	MOTO RETRO WIEZE Oktoberhallen Retrospective Matchless	<a href="http://www.motoretrowieze.be">www.motoretrowieze.be</a>

## COMPETITION CROSS TRIAL CIRCUIT

### RACING INFO :

CRMB Classic Racing Motorcycles Belgium

+32 472 395 960 e-mail : [van.der.perre@telenet.be](mailto:van.der.perre@telenet.be)

Tout sur le TRIAL PRE-65 et bi-amortos

Alles over TRIAL PRE-65 en Twin-shocks.

Rendez-vous sur [www.motobecane-trialclub.be](http://www.motobecane-trialclub.be)



RACING TEAM  
TORO VERDE

MOTO GUZZI  
LE MANS  
1000 cc  
1976  
(Moto Retro Wieze)

## 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, fax of E-mail doorgegeven.

Hierover is geen telefonische correspondentie mogelijk.

Informatie voor onze kalender wordt liefst tweetalig opgestuurd.

Les annonces sont à transmettre par lettre, fax ou E-mail.

Aucun contact téléphonique à ce sujet n'est possible. 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 derde vrijdag van de maand / le 3<sup>ème</sup> vendredi du mois:  
Sportcentrum van Defensie – Hertswegestraat, 61 – 3080 Duisburg.

*In samenwerking met*



*En collaboration avec*



*Sous sealeed  
Section*

**SPECIALISTES DE MARQUES**  
**MERKEN SPECIALISTEN**

<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	Fax:02/733.16.14
<b>BMW</b>	Charles Gyselinck, Blomstraat 81, 9340 Lede	
<b>BSA</b>	Fernand Coosemans , A. Servaislei 32 , 2900 Schoten	Tel: 03/658.72.31 Fax: 03/658.39.47
<b>DKW</b>	Marnix Carlier , Rekkemsestraat 107 , 8510 Marke	Tel: 056/25.88.26
<b>DNEPR + URAL</b>	Bodenhorst Raoul, Bergensestw. 769 1600 Sint Pieters Leeuw bodenhorst@skynet.be	Tel: 02/361.20.01
<b>FN</b>	Verhaeghe Michel, Rogierlaan 65, 8400 Oostende	Tel: 059/50.69.59 Fax: 059/80.58.44
<b>GILLET</b>	Yves Campion, Rue Dr Elie Lambotte 243,1030 Bruxelles ycampion.gillet@skynet.be	Tel: 02/425.89.91
<b>INDIAN</b>	Christian Dupont, Rue des Chevreuils 1, 6534 Gozée	Tel: 071/51.08.93
<b>LAVERDA</b>	Marcel Lemlin, Rue de la Chapelle 3A 1490 Court St Etienne m.lemlin@skynet.be	Tel/fax : 010/61.27.95 GSM : 0476/34.40.24
<b>Machine de Guerre Legermotoren</b>	Erwin De Lange, Elzenstraat 6, 9500 Geraardsbergen info@retro-rest.be	Tel: 054/41.09.37 Fax: 054/41.09.37 GSM: 0475/80.06.81
<b>MAICO (Scooters + motos)</b>	Luc Bohets , Ronsen Heerweg 19 , 9700 Oudenaarde	Tel: 055/49 87 19 GSM: 0495/37.64.13
<b>MOTO GUZZI</b>	H. + Ch. Haudenhuyse , Veldstraat 32, 9820 Merelbeke christel.naveau@skynet.be	Tel/fax:09/362.03.91
<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 : info@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 !**