

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

Maandelijks tijdschrift - Revue mensuelle.

Avril / April 2012

Numéro **314^{de}** nummer

Verzending -expédition : Postkantoor Libramont

Jumelé avec

Affilié à

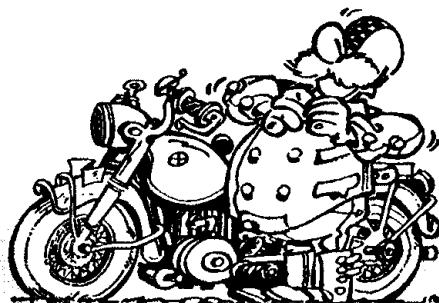
Verbroederd met

Aangesloten bij

VMCC South Wales

FBVA-BFOV

AMCA Europe



*Vu à Moto Retro Wieze.
Gezien op Moto Retro Wieze.*

*AJS R7 350 cc van 1930.
(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
E-Mail : post@classic-motorcycles-belgium.be

***Le petit mot du Président.
Causerie de ceci, cela et autres choses.***

Très cher(e)s ami(e)s,

Un petit rappel pour vous signaler que si vous n'êtes pas en règle de cotisation envers le CMB, il vous reste encore quelques semaines avant la déchéance de notre assureur Marsh. Passé ce délai vous ne serez plus couverts et ne recevrez plus votre mensuel favori.

Quant à nous, notre rédacteur nous a avantageusement remplacés lors de la soirée d'informations sur les assurances pour classiques organisée par notre assureur et la FBVA le vendredi 16 mars à Steenokkerzeel et le lendemain à l'A.G. de la FBVA/BFOV à Autoworld. Heureusement qu'il était présent, les frères Bovy étant les seuls représentants du monde motocycliste à avoir fait le déplacement. C'est à croire que les autres clubs vivent sur leurs îles respectives et s'en trouvent bien. Je trouve cela désolant, notre devise nationale n'est elle pas " L'union fait la force" ? Nous ferions bien de nous en inspirer dans notre hobby.

Il sera bientôt question d'un contrôle technique pour motos.

Dans le cas des anciennes, cela se résumera à présenter la moto et à montrer le n° de châssis, même si pour cela il faudra enlever la selle et le réservoir. Il faudra prévoir de prendre votre outillage... Le n° du moteur seul ne suffira pas, le cadre de la moto doit porter les chiffres indiqués sur la carte rouge. Ceci vaut surtout pour l'immatriculation. Ne vous laissez pas abattre, le Belge est très fort dans ce genre de tours de prestidigitation, n'a-t-on pas récemment trouvé en Belgique un permis de détention d'armes au nom d'un certain Monsieur Donald Duck, Boulevard Walt Disney (Authentique...) ? Ce contrôle sera également valable pour les vélomoteurs, qui devront également être munis d'une plaque d'immatriculation. A l'avenir, avec les banques de données, fini d'avoir plusieurs motos avec le même n° de châssis, de plaque d'immatriculation et, ipso facto sous la même couverture d'assurance. Que tout ceci ne vous empêche pas de dormir et de faire de beaux rêves de rallyes proches ou lointains, de découvertes de paysages nouveaux et de rencontres heureuses.

A vous revoir bientôt, restez prudents. Bonnes routes.

Paul Saint-Mard,

Président.

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

Beste vrienden en vriendinnen,

Een kleine herinnering, indien u niet in regel bent met uw CMB lidgeld rest u nog een paar weken voor de schrapping door onze verzekeraar Marsh. Na het verstrijken van dit termijn zult u niet meer gedekt zijn en ook ons maandblad niet meer ontvangen.

Wat ons betreft, heeft onze redacteur ons vervangen op de info avond met betrekking tot de verzekering van oldtimers dat op vrijdag 16 maart te Steenokkerzeel door onze verzekeraar en de BFOV georganiseerd werd even als 's anderdaags op de Algemene Vergadering van de BFOV- FBVA in Autoworld.

Nog een geluk dat hij er was, gezien de gebroeders Bovy de enige andere aanwezige vertegenwoordigers van de motorclubs waren.

Men zou wel denken dat de andere clubs op hun eigen eiland leven en zich daar goed bij voelen. Ik vind dat spijtig. Is onze nationale spreuk niet "Eendracht maakt macht"? Ook van toepassing op onze hobby... Er zal binnenkort kwestie zijn van een keuring voor de motoren.

In het geval van de oldtimers zal het volstaan de motor te tonen, met het raamnummer, zelfs indien men hiervoor de zadel en de benzinetank moet demonteren. Men zal het gereedschap moeten mee hebben. Het motornummer alleen is onvoldoende, het raam moet voorzien zijn van dezelfde cijfers als de rode kaart. Dit geldt ook voor de inschrijving. Trek het u niet aan. De Bel gis sterk in goochoeltoeren. Men heeft zo onlangs in België een wapenvergunning gevonden, op naam van een zekere heer Donald Duck, Boulevard Walt Disney (echt waar...). Deze controle zal ook ingevoerd worden voor de bromfietsen, die ook een nummerplaat zullen krijgen.

In de toekomst, met de databanken, zal het definitief gedaan zijn met het bezit van verschillende motoren met hetzelfde raamnummer, dezelfde nummerplaat en, bij gevolg, één enkele verzekering.

Lig hiervan niet wakker. Droom verder van verre of nabije rally's, van het ontdekken van mooie landschappen, en van prettige ontmoetingen. Tot binnenkort. Rijd voorzichtig.

Paul Saint-Mard, Voorzitter.

DON QUICHOTTE DANS LES PYRENEES, ANNO 2011.

2^{ème} partie.

Après une bonne nuit, je fais connaissance avec mon voisin de chambre et me dirige vers la salle d'eau, deux douches nous attendent, je fonce, et me glisse dans l'ouverture, pas de robinets...mais un bouton poussoir GEANT...tant pis, j'attendais cela depuis longtemps, une bonne douche revigorante.

Cela va me remettre les idées en place et chasser les petites angoisses du matin. Au départ d'eau, c'est un peu froid, mais cela ne durera sûrement pas longtemps, tout à coup, ... c'est un jet d'eau bouillante, un véritable geyser qui me tombe dessus... M...ça commence bien ! Mêmes cris et jurons de mon voisin qui lui aussi se fait ébouillanter en moins d'une minute. Bon, il faudra bien qu'on prenne un bain de canari dans l'évier...tiens il n'y a pas de bouchons pour permettre de remplir l'évier...? Non, nulle part il n'y a de bouchons...

Bon, il faudra faire comme au régiment, d'abord les dents, suivi par les parties nobles, et le reste après ... Je me rends compte que la salle d'eau est pourvue d'une grande fenêtre donnant sur la prairie... sans rideaux... Heureusement qu'on s'est tu sur le sujet ...entretemps la salle se remplit et nous prévenons nos voisins de palier du danger de la douche...

En fait il y a une explication logique, faites passer de l'eau à plus de 62 degrés C et vous avez limité les risques de contacter la légionellose. Le système de régulation est trop haut perché pour nous permettre de "bricoler" le thermostat...

Le petit déjeuner est servi, viennoiseries, baguettes, confitures, café. Nous nous asseyons à une place qui demeurera la notre pour le restant du rallye, nos amis Anglais nous rejoignent et nous nous préparons pour le départ dans un esprit de retrouvailles et de camaraderie.

Pour cette occasion, j'ai sorti la Rickman Metisse de piste, mais rassurez-vous, totalement civilisée...et légale ..! Un bon moteur Triumph 500 Alu, boîte séparée, bons freins...à l'avant un Laverda, la roue est montée avec le frein conique habituel (les Anglais le surnomment le frein comique....à cause des grimaces des pilotes..). Nous sommes photographiés dans la cour intérieure du château. Le signal est donné pour faire tourner les moteurs.

Saint-John et moi décidons de suivre Gérard Pérez, ainsi nous serons dans le peloton de tête lors des arrêts prévus... Nos expériences des rallyes antécédents, du temps de Jean Chazal de Lasseube nous donnent ce petit confort si nécessaire quand on ne sait pas trop où on va...! Don Quichotte monte sa "Rossinante, une Gillet 250cc 2 temps, increvable, bonne à tout faire, et nous voilà sur les routes Béarnaises puis Basques et enfin la traversée de la frontière Espagnole, fini les Guarda Civil avec leurs bicornes, mais nous devons allumer nos phares, le code de la route l'impose chez les Ibères.

C'est dans la montée qui suit le poste frontière que la Gillet se met à tousser puis c'est l'arrêt définitif... il y a du carburant, il y a de l'étincelle, mais faiblarde, nous décidons de couper les loupiottes et de faire encore un essai avant l'embarquement dans la camionnette de Mme Pérez. C'est reparti mon Kiki, je roulerai devant et je le piloterai tout en lui servant de paravent. Nous grimpons jusqu'au faîte d'une montagne par des routes excellentes au départ mais rapidement exécrables, on aurait dit qu'elle avait essuyé un tir de mortier, mais, de là haut, quel panorama... San Sebastian à gauche, Biarritz à droite, St Jean de Luz et Hendaye au milieu.

Nous redescendons par le même chemin et arrivons à notre étape de midi. Beau restaurant, cuisine gastronomique (du poisson comme il se doit) et en suffisance... bon vin du pays, dessert et café.

L'après-midi, ce fut le retour vers la base en faisant halte à Espelette, village réputé pour ses piments qui sèchent aux façades des maisons avant d'être concassés et moulus. Ils sont moins forts que les "pili-pilis" et remplacent avantageusement le poivre dans la cuisine régionale.

Nous roulons à bonne allure, le cheval sent déjà l'écurie, et à quelques kilomètres du château, en plein tournant, ma moto saucissonne... pneu arrière fortement dégonflé, je continue mais dois me rendre à l'évidence après quelques secondes, c'est foutu pour moi aujourd'hui. Une voiture balai passe à ce moment précis et me charge jusqu'au château. L'arrière de la moto est soulevé et le pneu est déclaré "Hors service pour toujours" oui, mais il était neuf et je n'en ai pas d'autres... peut-être qu'a Pau ?? à une cinquantaine de kilomètres ?? sans certitude... C'est à ce moment là que Gérard me présente le plus ancien participant du rallye, il possède un garage et c'est un "ingénieur" hors pair.

Il a un pneu qui, m'assure-t-il, me conviendra parfaitement, de provenance Honda Trial, mais qu'importe, pourvu que je puisse continuer. Aussitôt dit, aussitôt fait, moto sur remorque et changement de pneu et de chambre à air. Moins d'une heure après, j'étais de retour, heureux.... J'ai voulu me doucher et me changer pour passer à table, Saint-John suggéra que je descende me laver dans le gave qui coule le long de la propriété ...les cailloux qui roulement dans ce cours d'eau font un chahut d'enfer et puis je le connais, Saint-John, il en aurait profité pour prendre des photos (innocentes ??) et puis essayer de les monnayer contre des "menus services". Je le connais bien, nous étions voisins et il a vu grandir ma fille.....il a tellement forcé qu'il a du passer à une dioptrie supérieure.....J'ai hésité un instant avant de me rétracter, j'avais l'intention de demander à pouvoir me doucher dans l'aile réservée aux "filles", ça l'aurait rendu apoplectique pour sûr.....Retour à la case départ...au lavabo...

Le cuisinier ambulant nous a préparé un repas excellent, les vins étaient bons et nos voisins de plus en plus charmants, la journée s'acheva dans la joie et la bonne humeur.

Saint-John se coucha sous sa tôle ondulée et je retournai au château pour un repos salvateur.

Suite au prochain numéro.

Paul Saint-Mard



DON QUICHEOTTE IN DE PYRENEEEN, ANNO 2011.

2^{de} deel.

Na een goede nacht maak ik kennis met mijn kamergenoot en begeef ik me naar de badkamer. Er zijn twee douches. Ik storm, spring door de opening, kranen zijn er niet ... maar wel een REUZE drukknop ... Tot daar, ik verlangde al lang naar een goede opkikkerende douche. Dat zal me weer in evenwicht brengen en de ochtendangsten wegspoelen. In het begin is het water wat frisjes, maar waarschijnlijk niet voor lang, ineens ... wordt ik overspoeld door een kokende waterstraal, een ware geiser... Sh... het begint hier goed ! Zelfde kreten en vloeken bij mijn buur, die ook in minder dan één minuut gekookt wordt. Wel, we zullen het moeten stellen met een kanarie bad in de pompsteen... o ramp, er zijn geen stoppen en we kunnen bij gevolg de pompsteen niet vullen. Nergens zijn er stoppen te bespeuren... Goed zo, we zullen het dan maar doen zoals bij het leger, eerst de tanden, daarna de edele delen, en de rest nadien ...

Ik stel vast dat er geen gordijnen hangen aan het grote venster van de badkamer, met zicht op de weide ... Gelukkig hebben we dit stilgezwegen ... Intussen raakt de zaal stilaan vol en we waarschuwen de verdiepingsgenoten over het gevaar van de douche...

Daar is eigenlijk een logische verklaring voor : het legionella gevaar wordt bestreden door het water boven de 62°C te verwarmen.

De thermostaat is te hoog geplaatst om er aan te sleutelen...

Het ontbijt wordt opgediend : koeken, stokbrood, gele, koffie.

We nemen plaats (en we zullen deze plaats voor de rest van ons verblijf behouden) en worden vergezeld door onze Engelse vrienden.

We maken ons klaar voor de start, met gevoelens van vriendschap en prettig wederzien.

Voor de gelegenheid neem ik mijn Rickman Metisse, voormalig een koersmodel, maar, wees gerust, verburgerd en wettelijk volledig in orde! Hij heeft een goede aluminium Triumph 500 cc motor, met gescheiden versnellingsbak, goede remmen, ...vooraan een Laverda, het wiel is met de gebruikelijke conische rem gemonteerd (de Engelsen noemen deze de komische rem.... wegens de grimassen die de piloten trekken..). Op de binnenkoer van het kasteel worden we gefotografeerd. Het sein wordt gegeven en de motoren worden gestart. Saint-John en ikzelf beslissen om Gérard Pérez te volgen, zo zullen we in het kop peloton tijdens de voorziene halten zijn ...



Onze ervaringen van de vorige rally's, in de tijd van Jean Chazal de Lasseube geven ons het gevoel van comfort dat nodig is als men niet goed weet waar men naartoe gaat ...! Don Quichotte bestijgt zijn "Rossinante", een tweetakt 250 cc Gillet, onverslijtbaar, goed voor alle wegen. Zo rijden we op de wegen van Béarn, daarna van Baskenland, en tenslotte passeren we de Spaanse grens, gedaan met de Guardia Civil met hun steek, maar we moeten onze verlichting aansteken, dit is verplicht door de Spaanse wegcode. In de bergop na de grenspost begint de Gillet te hoesten en valt hij stil. Er is benzine, ook een (zwakke) ontsteking, we besluiten de verlichting uit te schakelen en het nog eens te proberen alvorens de motor in de wagen van Mw Pérez te steken. Het gaat, ik zal voor hem rijden, en zodoende hem gidsen en van de wind afschermen. We beklimmen de berg tot aan de top, de wegen zijn in het begin uitstekend, maar hoe verder men gaat, hoe slechter, men zou zeggen dat de weg gebombardeerd is, maar, daarboven, wat een zicht...San Sebastian links, Biarritz rechts, Saint Jean de Luz en Hendaye in het midden. We rijden langs dezelfde weg terug naar beneden en komen aan onze middag etappe, een mooi restaurant, met gastronomische keuken, (vis zoals het hoort) en voldoende porties... goede streekwijn, dessert en koffie.

's Namiddags, terug naar de basis met een tussen stop te Espelette, een dorp dat bekend is voor zijn Spaanse pepers die aan de gevels van de huizen gedroogd worden, en nadien gepletterd en gemalen. Deze zijn minder straf dan "pili-pili" en zijn een goed alternatief op peper in de regionale keuken. We rijden op een goede snelheid, het paard heeft de stal al geroken, en op een paar kilometers van het kasteel, in volle draai, begint mijn motor te slingeren ... de achterband is bijna plat, ik rijd verder, maar na een paar seconden geef ik me rekenschap dat het vandaag voor mij voorbij is.

Precies op dat ogenblik komt er een bezemwagen aangereden, en ik wordt opgeladen, richting kasteel. Het achterwiel wordt opgelicht en de band wordt onherroepelijk buiten gebruik verklaard. Ja, maar hij was nieuw en ik heb geen reserve...misschien in Pau ?? op een vijftigtal kilometers ?? niet echt zeker...

En juist dan stelt Gérard me de oudste deelnemer voor, hij bezit een garage en is een snuggerige kerel. Hij heeft een band, waarvan hij me verzekert dat hij zal passen, komende van een Honda Trial, maar, geen belang, als ik maar verder kan rijden. Zo gezegd, zo gedaan, de motor op de aanhangwagen, de band en de binnenband worden vervangen. Minder dan een uur later was ik terug, en tevreden...

Ik had zin in een douche en propere kleren om aan tafel te gaan. Saint-John stelde me voor om me te wassen in de "gave" die langs het domein vloeit...De keien die meegesleurd worden in deze rivier maken een hels lawaai, en daarenboven ken ik Saint-John, hij zou ervan geprofiteerd hebben om (onschuldige ???) foto's te maken, die hij later zou proberen te gebruiken om "kleine diensten" te bekomen. Ik ken hem wel, we waren vroeger buren en hij heeft mijn dochter zien opgroeien ... hij heeft er zich blind op gestaard...

Ik heb een beetje getwijfeld voor dat ik ervan zou afzien, maar ik dacht de toelating te vragen om bij de "meisjes" te gaan douchen. Hij zou er niet goed van geweest zijn... terug naar de start, naar de pompsteen. De kok op wielen heeft ons een uitstekende maaltijd bezorgd, met goede wijn, en in een uitstekende sfeer.

Deze dag eindigde in vreugde en goede humeur.

Saint-John ging onder zijn golfplaat liggen, en ik ging terug naar het kasteel voor een heerlijke nachtrust.

(Wordt vervolgd).

Paul Saint-Mard.

Un regard sur l'histoire AJS-Matchless.

La période avant 1914-1918.

Des victoires resplendissantes au Tourist Trophy de l'île de Mann.

Matchless et AJS sont des marques qui rappellent à la plupart des motards, l'époque glorieuse de la fabrication de motos en Grande-Bretagne. Une époque à laquelle la Grande-Bretagne était encore le plus grand fabricant de motos au monde.

Les amateurs expérimentés des marques Matchless et AJS savent mieux que ça. A la fin du 19ième siècle, la famille Collier vendait déjà des vélos et des bicyclettes sous le nom « Matchless ».

La fabrication en série était mise au point vers 1902.

C'est grâce aux succès sportifs de Charlie Collier que le nom de Matchless a été connu du grand public. Charlie gagna entre autres la première course TT à l'île de Mann, un exploit qu'il répéta encore deux fois par après.

Les Collier équipaient leurs premiers modèles de blocs-moteur de J.A. Prestwich, mieux connu comme JAP, et aussi de blocs-moteur MMC et MAG. En 1905, le catalogue comptait déjà cinq modèles. Matchless offrait des monocylindres et des bicylindres.



*Sur le showstand à Wieze,
les 12 et 13 février 2012,
pour les fans de vintage,
un modèle H6 de 1927 équipé
d'un bloc-moteur 'Big Port'
K6 , 350 cc.
(Photo Moto Retro Wieze).*

Les années 20 et la dépression économique.

A partir des années vingt, les monocylindres étaient fabriqués par Matchless même, tandis que les bicylindres venaient de JAP et de MAG. Malgré le manque de succès sportifs, Matchless faisait parler de ces motos dans la presse au début des années 30 avec le lancement du 400 cc bicylindre V-twin Silver Arrow équipé d'une suspension arrière, à ce moment inhabituelle, et le Silver Hawk, une moto de 600 cc à quatre cylindres.

Mais l'Europe était sous l'emprise de la dépression économique. Plusieurs fabricants comme A.J. Stevens & C°, mieux connu sous le nom de AJS, firent faillite.

AJS : de moteurs stationnaires aux machines de course.

Joe Stevens était forgeron de métier. Pour attiser le feu de sa forge, il s'était acheté un petit moteur stationnaire Mitchell monocylindre. Ce moteur ne donnait pas les prestations voulues. Fin 1800 il développa une version améliorée et il créa ainsi un marché unique. Il pouvait commencer la production en masse.

Et la Stevens Motor Manufacturing C° était née.

Après quelques essais, le bloc-moteur fut monté dans une motocyclette BSA à la satisfaction de tout le monde.

Et en 1901, le bloc fut livré à l'usine de bicyclettes Wearwell.

Deux ans plus tard, Stevens construit sa propre motocyclette.

Ce n'est qu'en 1909 au moment où Wearwell faisait faillite qu'il pensa à produire les motos lui-même.

La moto était commercialisée sous le nom AJS, les initiales de Albert John Stevens. En 1910, les premiers exemplaires étaient prêts à la vente. Et après les succès sportifs dans le junior TT de 1914 - une première et une deuxième place - le nom d'AJS était bel et bien introduit dans le monde de la moto.

Après la première guerre mondiale, AJS se spécialisa en side-cars V-twin comme le modèle D, une bicylindre de 748cc. En 1921, AJS gagna le junior et le senior TT, et il répéta cet exploit en 1922.

Les succès sportifs se traduisaient en succès commerciaux.

Le catalogue comprenait des monocylindres de 350 et 500cc, aussi bien des moteurs à soupapes en tête que des moteurs à soupapes latérales ainsi que des V-twins.

Et tous ces modèles trouvaient sans problème des acheteurs.

Stevens avait également investi largement dans des marchés connexes comme les camions, les autobus, les voitures et même les meubles.

La vente de ces produits était moins brillante, pour ne pas dire déficitaire. Et avec le crash boursier de Wall Street en 1929, avec ses répercussions mondiales, la situation financière des frères Stevens devenait très précaire. En 1931 le bilan fut déposé, et la marque et les modèles furent vendus à Matchless, qui transféra la production totale vers son usine à Plumstead, mais garda la gamme AJS.

Matchless présenta dans sa gamme de 1933, dix modèles AJS et trois modèles de side-cars.

Associated Motor Cycles (AMC) regroupe les marques Matchless, AJS et Sunbeam.

En 1937, Matchless reprend la marque Sunbeam, et la société décida de choisir le nom ‘Associated Motor Cycles (AMC). La société continua à développer les trois marques, mais cela s’avéra trop et en 1940, Sunbeam fut repris par BSA. A la veille de la deuxième guerre mondiale, Matchless développa la moto G3/L de 348cc, une monocylindre à soupapes en tête pour l’armée anglaise.

Les modèles qui sortent après la guerre étaient dérivés de la G3/L, avec des versions en 348cc et 497cc.

L’introduction de la Teledraulic – la fourche avant qui non seulement était télescopique mais aussi hydraulique – était une grande réussite. En même temps, les différences entre les modèles AJS et Matchless disparaissaient, et seulement le logo sur le réservoir pouvait encore les distinguer.

Mais AMC avait fin 1940 encore un gros atout en main : la suspension arrière hydraulique : chose qui donnait un grand avantage vis-à-vis les autres fabricants anglais qui utilisaient des suspensions arrière à piston. Ce type de suspension arrière fut baptisé ‘Jampots’.

AJS se montrait de nouveau dans le circuit des courses avec une Twin parallèle, le Porcupine. Cette moto de 499cc battait en 1948 dix-huit records du monde sur le circuit de Monthléry. Et Les Graham devenait champion du monde en 1949 sur sa Porcupine.

Il y a aussi le légendaire Boyracer, la 7R, une moto de 348cc, une machine de course qui en 2011 attirait encore tous les regards aux courses classiques.

Le Boyracer fut fabriqué pendant quinze ans, et faisait bonne impression sur les circuits internationaux et c'est pour cette raison qu'AJS appelait ce modèle 'The Racebred Motorcycle'.

En 1952 AMC reprenait Norton, et la marque déménageait également vers Plumstead.



Le ministère de guerre de la Grande-Bretagne n'avait guère prêté attention aux Matchless pendant les années 1914-18, mais en 1939, il passe commande pour 80.000 motos G3 et G3L de 350cc, ce qui fut une bonne affaire pour l'armée britannique et plus tard surtout pour le marché florissant de pièces d'occasion.

La Matchless G3 fut lancée comme moto d'estafette le 6 juin 1944 – D-day en Normandie. Vous pouvez admirer un exemplaire sur le showstand. (Photo Moto Retro Wieze).

Le dernier chapitre: les années 60.

A partir des années 60, l'industrie de la moto en Grande-Bretagne, dut encaisser des contrebouches, et, pour survivre, les diverses marques perdirent une partie de leur identité.

Comme en Belgique et ailleurs, les modèles étaient standardisés, un ramassis de plusieurs marques - comme un mix de Norton, Matchless et AJS - pour réduire les frais de production, et pour jouer sur la fidélité à la marque des clients.

Mais il n'y avait rien à faire contre les premières automobiles, bon marché et abordables, les scooters italiens et les machines japonaises. En 1966, AJS sortait son dernier bicylindre avant que la société fut reprise par Norton-Villiers.

En 1967, quelques répliques du modèle AJS 250cc à deux temps de 1963, furent encore mises sur le marché.

En 1969, la marque Matchless arrête.

Au début des années 70, AJS avait encore la moto de cross à deux temps Stormers, mais avant peu, Norton-Villiers dut également jeter l'éponge. AJS tomba aux mains de Fluff Brown qui équipa aussi les Stormers avec les blocs Rotax autrichiens dans les années 80.

En l'an 2012, le fils de Fluff, Nick Brown, propose des modèles AJS en version 50cc, 125cc et 250cc avec l'étiquette 'made in China'.



Pour les amateurs de courses : Bob Puers et Martin Colpaert sur leur moto AJS M31. (Photo Moto Retro Wieze).

Cet article est repris de la Newsletter de Moto Retro Wieze (Janvier et février 2012), diffusée par l'organisateur BEMA.

AJS Matchless: de geschiedenis van twee Britse motorlegendes.

De pré 1914-18 periode : glansrijke overwinningen in de Tourist Trophy op het eiland Mann.

De namen Matchless en AJS doen de meeste motorrijders denken aan de glorieperiode van de Britse motorproductie in de jaren '50 toen het Verenigd Koninkrijk nog 's werelds grootste motorproducent was. De doorwinterde Matchless & AJS liefhebbers weten beter.

De familie Collier bracht op het einde van de 19de eeuw reeds fietsen en gemotoriseerde rijwielen onder de naam 'Matchless' op de markt.

De serieproductie stond in 1902 op punt en het waren de sportieve successen van Charlie Collier die de naam Matchless onder de brede aandacht brachten. Zo won Charlie de allereerste TT race op het eiland Mann en hij zou die prestatie nadien nog tweemaal overdoen! De Colliers rustten hun allereerste modellen uit met motorblokken van J.A. Prestwich, beter gekend als JAP, alsmede van MMC en MAG. In 1905 telde de catalogus reeds vijf verschillende modellen. Matchless bood zowel één- als tweecilinders aan.

De jaren '20 en de economische depressie.

Vanaf midden de jaren '20 waren de één cilinders van eigen Matchless makelij terwijl de twins bij JAP en MAG betrokken werden. Sportieve successen bleven wat uit maar Matchless haalde begin de jaren '30 de pers met de lancering van de 400cc V-twin Silver Arrow die uitgerust was met (de toen ongebruikelijke) achtervering en de 600cc viercilinder Silver Hawk.

De economische depressie hield de wereld echter in haar greep waardoor meerdere fabrikanten over kop gingen zoals A.J.Stevens & C°, beter gekend onder de naam AJS.

(Photo Moto Retro Wieze).



AJS : van stationaire motoren tot racemachines.

Joe Stevens was een smid. Om het vuur van zijn smederij aan te jagen kocht hij een kleine Mitchell stationaire eencilinder die echter ondermaats presteerde. Eind 1800 ontwierp hij zelf een verbeterde versie waarmee hij voor zichzelf onverwacht een nichemarkt creëerde en aan serieproductie mocht gedacht worden.

Hiervoor werd de Stevens Motor Manufacturing C° opgericht. Na wat geëxperimenteer werd het blok tot ieders tevredenheid in een BSA rijwielen gemonteerd. En in 1901 reeds werd het blok geleverd aan de Wearwell rijwielfabriek.

Twee jaar later bouwde Stevens een eigen motorfiets maar het zou tot 1909 duren toen Wearwell over kop ging alvorens gedacht werd aan een eigen motorproductie. Als merknaam werden de initialen van Albert John Stevens genomen, AJS, en in 1910 waren de eerste exemplaren klaar voor verkoop. En na het sportieve succes in de Junior TT van 1914 - een 1ste en 2de plaats - was de naam AJS goed ingeburgerd geraakt in de motorwereld.

Na de eerste WO legde AJS zich toe op V-twin zijspannen zoals het Model D, een 748cc tweecilinder.

In 1921 won AJS zowel de Junior als de Senior TT en in 1922 was het opnieuw zover. De sportieve successen vertaalden zich in een commercieel succesverhaal : de catalogus omvatte 350 en 500cc één cilinders, zowel zijkleppers als kopkleppers, alsmede de V-twins waarbij alle modellen moeiteloos hun weg naar kopers vonden.

Stevens had echter ook zwaar geïnvesteerd in nevenproducten zoals vrachtwagens, autobussen, auto's en zelfs meubels en de afzet hiervan liep minder gesmeerd, zeg maar verlieslatend. En met de beurscrash van Wall Street in 1929 die over de wereld stormde werd de financiële toestand bij de gebroeders Stevens zeer precarie. In 1931 werd beslist de boeken neer te leggen en de merknaam en de modellen te verkopen aan Matchless. Matchless bracht de gehele productie over naar de eigen fabriek in Plumstead maar de AJS catalogus bleef behouden. Zo bood Matchless in 1933 10 AJS-modellen aan en 3 zijspannen.

Associated Motor Cycles (AMC) groepeert Matchless, AJS en Sunbeam.

In 1937 nam Matchless het merk Sunbeam over en werd er geopteerd voor een overkoepelende naam ‘Associated Motor Cycles (AMC). Ontwikkelingen gingen voor de 3 merknamen door maar dat bleek wat hoog gegrepen en in 1940 werd Sunbeam aan BSA overgelaten.

Op de vooravond van WO2 ontwikkelde Matchless de G3/L 348cc één cilinder kopklepper voor het Britse leger. De modellen die na de WO 2 op de markt kwamen waren gebaseerd op de G3/L met zowel een 348cc als een 497cc uitvoering.

Vooral de introductie van de Teledraulic hydraulische voorvork was een voltreffer. Tegelijkertijd verdwenen de verschillen tussen de AJS en Matchless modellen zodat uiteindelijk alleen het tanklogo nog duidelijkheid kon scheppen.

Maar AMC had eind de jaren '40 nog een belangrijke troef in petto: de hydraulisch gedempte achtervering waarmee ze de andere Britse fabrikanten met hun plunjerrachtervering het nakijken gaven. Deze achtervering kreeg de naam ‘Jampots’ mee.

AJS liet opnieuw van zich spreken in de racerij met een 499cc parallelle Twin, de Porcupine die op Monthléry in 1948 achttien wereldrecords op zijn naam zette en waarmee Les Graham in 1949 wereldkampioen werd.

En daarnaast natuurlijk de legendarische 348cc 7R, de Boyracer. Een racemachine die anno 2011 nog steeds alle ogen naar hem doet kijken op de Classic Races.

De Boyracer is 15 jaar in productie gebleven en maakte al die tijd mooie sier op de internationale circuits. Niet voor niets noemde AJS dit model ‘The Racebred Motorcycle’.

In 1952 nam AMC Norton over waarna dit merk ook naar Plumstead verhuisde.

Het laatste hoofdstuk : de jaren '60.

De Britse motorindustrie zou vanaf de jaren '60 echter ferme klappen krijgen en om te overleven leverden de verschillende merken aan eigenheid in. Zoals in België en elders werden modellen gestandaardiseerd, een samenraapsel van meerdere merken - zoals een mix van Norton, Matchless en AJS - om productiekosten te besparen en om wat opportunistisch in te spelen op de merkgetrouwheid van de klanten. Tegen de komst van de eerste goedkope, betaalbare auto's, de Italiaanse scooters en de Japanse machines was echter geen kruid gewassen.

AJS bracht in 1966 de laatste tweecilinder op de markt alvorens AMC in handen kwam van het nieuwe Norton-Villiers. Van de AJS 250cc 2-takt productieracer uit 1963 werden in 1967 nog een paar replica's op de markt gebracht. Het merk Matchless hield het in 1969 voor bekeken. Voor AJS waren er begin jaren '70 nog de 2-takt motocross Stormers maar Norton-Villiers zou ook spoedig de handdoek in de ring gooien. AJS kwam in handen van Fluff Brown die in de jaren '80 de Stormers eveneens met Oostenrijkse Rotax blokken uitrustte. Anno 2012 biedt Nick Brown, de zoon van Fluff, AJS-modellen aan in 50cc, 125cc en 250cc versie met 'made in China' label.



De AJS-Matchless Vereniging Nederland zag in 1976 het daglicht. Zoals bij elke club waren het enthousiaste merkfanaten die de handen in elkaar sloegen om zoals ze het zelf zeggen, 'het bezit, het gebruik en de instandhouding van de merken AJS en Matchless te bevorderen'. We zijn nu 35 jaar later en van deze doelstelling is nog geen letter veranderd.

Info : <http://www.ajs-matchless.nl>

Dit artikel is overgenomen van de Newsletter van Moto Retro Wieze (Januari en februari 2012), verspreid door organisator BEMA.

Entretien préventif.

Il est rare qu'un matériel bien entretenu fasse subitement défection. Les beaux jours revenant, ne prenez pas la route sans avoir contrôlé de façon approfondie votre moto...

Visserie : la perte d'une vis ou d'un boulon peut parfois causer de gros pépins, et être incurable s'il s'agit d'un pas anglais. Faites donc le tour de la boulonnnerie, vérifiez le serrage, et utilisez des rondelles-frein ou un produit genre Loctite. Ne négligez surtout pas la petite visserie: éclairage, magnéto, carbu...

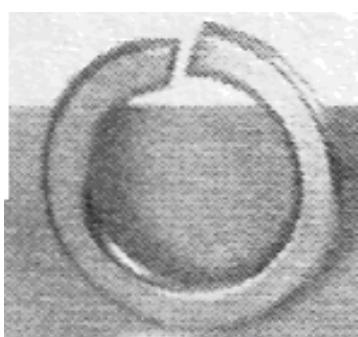
Câbles : lubrifiez, réglez, changez les câbles et gaines douteux.

Electricité : pas de fils dénudés ou qui pendent et frottent sur les parties-cycle. Mettre un fusible en sortie de batterie est une excellente protection.

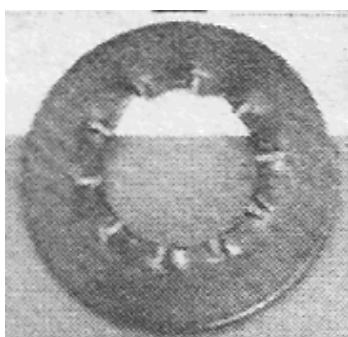
Partie-cycle et transmission : un bon coup de pompe à tous les graisseurs : bras oscillant, bielles de fourche à parallélogramme et commandes de frein ou d'embrayage, ...

Nettoyez, réglez et graissez les chaînes, qui s'useront moins et ne se casseront pas. Dépoussiérez les tambours de frein et graissez les roulements de roues.

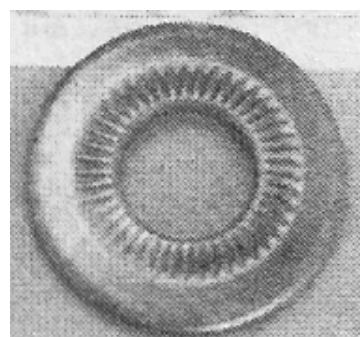
Il existe des porte-fusibles en résine noire façon bakélite: ils s'ouvrent au quart de tour, et sont très esthétiques. Surtout, ils permettent de faire coupe-circuit à chaque arrêt ou dans le garage: cela évite un incendie pendant que vous êtes au bistrot du coin.



Rondelle Grower



Rondelle éventail



Rondelle conique

Les rondelles coniques conviennent bien aux fixations-moteur.

Mais il existe bien d'autres types de rondelles, en différentes largeur de collerette. Evitez seulement les traitements de surface mordorés!

La Reid

salle communale

4e BOURSE DE MOTOS ANCIENNES



Pièces, motos,
documentation,
miniatures...



Editeur responsable : SI La Reid - Ne pas jeter sur la voie publique

Samedi 5 mai 2012 de 8h30 à 13h30

Info et réservation : +32 (0) 499 41 22 09

boursemoto@gmail.com

Preventief onderhoud.

Goed onderhouden materieel valt niet gauw in panne.
De mooie dagen zijn terug, ga de weg niet op zonder voorafgaand uw motor deftig en grondig te hebben nagezien.

Vijzerij : het verlies van een vijs of een bout kan soms nare gevolgen hebben, en soms onherstelbaar als deze van Engelse maat zijn.
Span al uw vijzen aan en maak gebruik van rondelen of van producten als Loctite. Vergeet vooral niet de kleine schroefjes van de verlichting, de magneto, de vergasser, ...

Kabels : smeer, regel, en vervang de twijfelachtige kabels en hulzen.

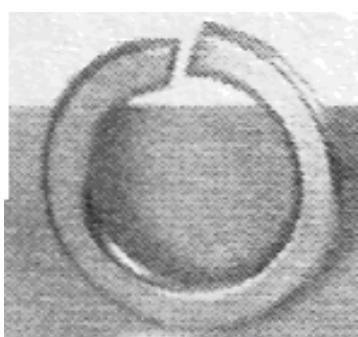
Elektriciteit : geen ontrafelde draden die tegen het raam wrijven.

Het is aangeraden, een smeltveiligheid aan de uitgang van de batterij te plaatsen.

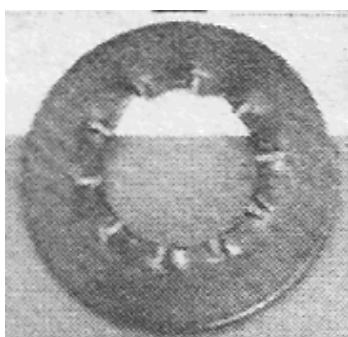
Raam en overbrenging : smeer alle punten van het raam : de bewegende arm, asjes van de parallellogram voorvork en mechanisme van de rem en de koppeling, ...Kuis, regel en smeer de kettingen, zo zullen ze minder verslijten en zullen ze niet breken.

Ontstof de remtrommels en smeer de wiellagers.

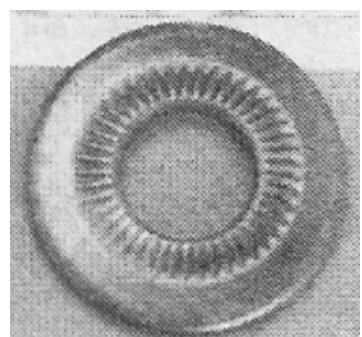
Er bestaan smeltveiligheid houders in zwart bakeliet, die men opent met $\frac{1}{4}$ draai en die mooi zijn. En vooral bieden ze de mogelijkheid om de stroom te onderbreken tijdens een halte of in de garage. Aldus beletten ze dat er brand zou ontstaan terwijl u van een pintje geniet.



Grower rondeel



Waaier rondeel



Conische rondeel

Hierboven, enkele voorbeelden van rondelen.

De conische rondelen zijn geschikt voor het bevestigen van motoren.

Maar er bestaan nog verschillende soorten, in verschillende diameters. Vermijd dat de oppervlakte beschadigd wordt.

“Ralley van de Zuiderkempen”

*Treffen met Rondrit voor Oude en Klassieke
Motoren*

6 mei 2012



**Aan de Kantine van voormalig VC
Blauberg, hoek Averbodesesteenweg en
Sparstraat te 2230 Herselt – Blauberg
10.00 uur verzamelen met omstreeks
11.30 uur rondrit van ca. 100 km**

**INFO : www.omch.be of
Tel : 014 / 54.81.17**

AGENDA



RUILBEURZEN - BOURSES

31/03/2012 01/04/2012	ATH Hall du CEVA Chemin des Primevères Bourse auto moto tracteur pièces au profit de l'asbl Les Heures Heureuses	Tel. 068.28.46.01
14- 15/04/2012	Limburghal GENK Oldtimersbeurs auto/moto/brommers	www.ludovdc.be
14- 15/04/2012	LUDWIGSHAFEN (D-67063) Veterama (auto + moto)	www.veterama.de
21- 22/04/2012	LUDWIGSHAFEN (D-67063) Veterama (moto)	www.veterama.de
05/05/2012	Salle communale de LA REID Bourse motos anciennes	Tel. 0499.41.22.09 boursemoto@gmail.com
5-6/05/2012	CAROLO TACOTS Palais des Expositions CHARLEROI Hall 1 Bourse échange auto moto	niagara@skynet.be Tel. 0476.45.16.45 www.carolotacots.be
06/05/2012	Rassemblement, balade et bourse de motos classiques Japonaises 1965-1980 RONQUIERES	www.JapaneseClassicBikes.com
12- 13/05/2012	Oldtimerbeurs (auto moto brommer) en Classic Motor Mania Europastraat 30 Hoogstraten/Meer	www.hoogstraatse-oldtimerbeurs.com Tel. 0475.49.42.44
19/05/2012	Retro motor beurs in Klein Boom Hallen te Putte	Tel. 0488.91.39.75 www.retrowheelsputte.be
24/06/2012	Oldtimer brommerbeurs Zaal Den Donk Kapelweg 52 te Turnhout Zevendonk	Tel. 0474.59.77.58
16/09/2012	DRUNEN (NL) De Stulp Admiraalsweg 100 5151 MR Bromfiets Oldtimerbeurs pré-1985	Bromfietsoldtimerbeursdrunen@hotmail.com
23/09/2012	VOTTEM Salle l'Equipe Rue Emile Vandervelde 32 Bourse motos	M. Diennne Tel. 04.227.19.789 Tel. 0495.770.740
30/09/2012	JARVILLE (France) Bourse des Vieilles Gloires	motoclub.lvg@gmail.com

6-7/10/2012	MALMEDY EXPO Expo bourse auto moto tracteur	www.malmedyoldtimerbourse.be Tel. 080.33.91.45
07/10/2012	Beurs Wachtebeke Gemeenteschool Jules Persijnplein	Tel. 0496.03.32.58 antoine.cools@gmail.com
07/10/2012	FLEMALLE L'Envol Rue du Herdier 6 Bourse expo balade	erszecel@voo.be Tel. 0486.80.19.33
13- 14/10/2012	MANNHEIM Veterama (auto + moto)	www.veterama.de
27/10/2012	MERKSPLAS Oldtimer motorbeurs Hoekeinde 28 te 2330 Herthoeve	Tel. 03.311.75.26 dirk.eelen@gmail.com
3-4/11/2012	Moto Classic CINEY EXPO	www.cineyexpo.be
3-4/11/2012	Fabriekspand ROESELARE Ruilbeurs voor brommers, scooters, motoren en onderdelen.	Info beurs : tel. 056.25.88.26 Marnix.carlier@skynet.be info@veteraanmotorenhoutland.be
10- 11/11/2012	Ruilbeurs Oude Motoren Club BLAUBERG-HERSELT	www.omch.be secretaris@omch.be
02/12/2012	Retro Moto Bourse Stadsfeestzaal Demervallei 14 AARSCHOT	www.retromotoaarschot.be

TREFFENS CONCENTRATIONS

01/04/2012	Nil-Sint-Vincent Place du Tram Balade Télévie	Tel. 0477.20.26.34
15/04/2012	KALKEN (Oost VI) Molekensrit Oldtimerbrommerrit	Tel.0478.44.25.54 http://www.sintpietersfeestkalkenbe.eu
15/04/2012	Jarville France Sortie vélomoteurs (51 à 125 cc) des années 1960-1980	Organisateur : les Vieilles Gloires Tel (Fr) 03 83 54 53 46 / 03 83 47 56 46
20- 22/04/2012	AMCA European Chapter International Meet Het Uilennest Gijzenrooi, 5661 Geldrop, The Netherlands Welkom aan ALLE oude motoren	
29/04/2012	Molenrit voor pré-1940 motoren Sint-Jansstraat 67 te ESSEN	michel.steins@pandora.be paul.vanderstraeten@skynet.be
05/05/2012	Veteraanmotoren Houtland vzw Houtlandroute voor pré-1975 motoren Lichtervelde 't Katelijnenhof Heirweg Beveren-Roeselaere	Tel. H. Haek : 051.72.31.13 GSM 0478.44.42.68 info@veteraanmotorenhoutland.be
06/05/2012	DINANT Promenade Gillet Herstal Accueil 7h30 Hotel/Rue Plateau de la Citadelle	ycampion.gillet@skynet.be Tel. 02.425.89.91
06/05/2012	RONQUIERES Rassemblement, balade et bourse de motos classiques Japonaises 1965-1980	www.JapaneseClassicBikes.com
06/05/2012	Trommelremmenrit pré-1970 Gemeenteplein Haasdonk	koen.goddaert@pandora.be Tel. 0475.26.61.65

06/05/2012	Ralley van de Zuiderkempen Verzamelen vanaf 10 uur voetbalkantine VC Blauberg hoek Averbodesesteenweg en Sparstraat te 2230 Herselt – Blauberg	Tel. 014.54.81.17 www.omch.be
13/05/2012	Marche-Bastogne-Marche pre-1960 Org. Moto Retro Famenne Ardenne	www.mrfa.be Tel.0032 84 322284
13/05/2012	Café De Lindekens Kerkstraat 74 2240 Massenhoven Rondrit voor Suzuki's vanaf 25 jaar oud	suzuki.ac50@gmail.com Tel. 0474.95 43 16
17/05/2012	Damiaan Treffen (t.v.v. lepra en TBC bestrijding) Kerk Ninde- Tremelo	dirk.de.lobel@telenet.be Tel. 016.85.04.81
20/05/2012	Zelem-Halen : 't Visplatinéke: rondritten voor brommers, (40-50 km bepijld), moto's (60 km bepijld) en auto's (65 km bolleke pijl) in een mooi landschappelijk kader.	Tel. 0474/22.41.33 t.zelemse.oldtimertreffen@gmail.com
25-26- 27/05/2012	Kasteel van Perk (bij Steenokkerzeel) Moto Guzzi pre-85 oldtimer weekend	info@guzziclassic.be www.guzziclassic.be
27/05/2012	Treffen voor oude motoren pre-1965 Lindestraat 10 te SCHILDE	www.earlyriders.be Tel. 0477.27.73.72
27/05/2012	PEER Ariet Racing Team pre-45 Kempenrit	Tel. 0472/853380 rgrpeeters@yahoo.com
28/05/2012	Fillies Sixties Oldtimerrit auto moto Vertrek Eden Roc Steenland 16 Lede Aankomst Grote Markt Dendermonde	kurthofman1@telenet.be Tel. 0487.65.41.03
01- 03/06/2012	Tour de Luxembourg pour motocyclettes anciennes d'avant 1977 Camping Fuussekaul	Inscriptions : anna@fuussekaul.lu Info : www.fuussekaul.lu Tel. 00352.26 88 88
03/06/2012	Classic bike & Caferacer meeting Pré-1980 Brabantstraat 76 8790 Waregem	www.BBA-MEETING.TK
10/06/2012	Moto Retro Rallye Gaston Betune Court-Saint-Etienne Parc à Mitrailles	motoretroclub1490@hotmail.com
17/06/2012	FLORENNES Eerste rondrit voor pré-1960 motoren en bromfietsen	Tel. 0475.366 918 marc.laure@skynet.be
17/06/2012	BMW Oldtimer Happening 11uur Château de Hélécine	http://www.bmwclassictour.be
20- 24/06/2012	Motoclub Senas-Durance : Drailles du Sud 2012 Motos 1946-1975	Jean Gautier Tel. (F) 04.90.55.87.71 jean.Gautier534@orange.fr
23- 24/06/2012	BOM Veteranen Tour (pré 1960) Berlare-Houffalize-Berlare	www.bomberlare.be
24/06/2012	Balade de la Saint-Jean BAISY-THY Motos 50 cc et + pré 1980 Départ Place d'Hattain	Tel. 0498.03.50.98 Tel. 0478.75.63.52

14/07/2012	Veteraanmotoren Houtland vzw Tussen Leie en Schelde rit voor pré-1975 motoren (+/- 80 km)	Tel. N. Seye : 09.386.61.94 norbert.seye@skynet.be
21/07/2012	ARBRE Profondeville Arbre à Cames	arbracam@scarlet.be Tel. 081.47.91.47
19- 22/07/2012	Internationaal zijspan treffen Rassemblement international sidecars Schranshoeve EPPEGEM-ZEMST	Organisation: Amicale sidecariste de Belgique Vriendenkring zijspanrijders van België
21- 22/07/2012	26ste ZomerToer - MC Toervrienden Godelievezaal – Achter d'Hoven 63 – 2990 Wuustwezel	mtctoervrienden@gmail.com
05/08/2012	Veteraanmotoren Houtland vzw Reynaertrit voor pré-1975 motoren In groep van Lichtervelde naar Hulst	Tel. Jo van Vlierberghe : 011.431.58.30 reynaertrit@veteraanmotorenhoutland.be
19/08/2012	Oude Klepper Parade Motos pré 1920 De Haan aan Zee	info@klepperparade.com
19/08/2012	SILLY Vieux Moulin de Mauvinage Rassemblement d'anciens véhicules Pre-1976 et de sidecars Expo+balade+défilé	Leclercq Claudy tel. 068.56.85.90 Tel. 068.56.85.85 après 18 h
22- 26/08/2012	Motoclub Senas-Durance : Tour de Provence 2012 Motos pré 1945	Martine Exbrayat Tel. (F) 04.90.76.66.23 barbutine84@free.fr
02/09/2012	Veteraanmotoren Houtland vzw Lichtervelde :Klakvelotreffen pré-1975 motoren (+/- 50 km)	Tel. R. Roose : 051.72.53.92 klakvelotreffen@veteraanmotorenhoutland.be
02/09/2012	ITAL Rondrit pré 1975 De Schuur Lange Gaanweg 22 BAZEL	Tel. 03.636.24.77 Tel. 02.759.46.03
02/09/2012	Balade d'Automne pré-1960 Org. Moto Retro Famenne Ardenne	www.mrfa.be Tel.0032 84 322284
02/09/2012	Internationaal Bromfiets Treffen Met onderdelenbeurs WELLEN Relu Daalstraat ULBEEK	www.bromfietstreffenwellen.tk Tel. 012.74.40.74
02/09/2012	BMW Classic Tour 13 uur Aywaille	http://www.bmwclassictour.be
09/09/2012	MANAGE Balade des Old Pistons	m.c.p-old-piston@hotmail.com Tel. 0491.74.11.74
09/09/2012	Balade du C.A.G. Ghislenghien Motos pré 1970	Tel. 068.28.09.75 gsm 0474.98.55.23 Tel. 068.84.09.79
22- 23/09/2012	VESPA International Classic Days CUESMES (Mons) Site du Levant	ballydid@hotmail.com Tel. 065.82.48.29
29- 30/09/2012	19de HerfstToer – MC Toervrienden Godelievezaal – Achter d'Hoven 63 – 2990 Wuustwezel	mtctoervrienden@gmail.com

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

20/05/2012	Wasmes-Audemetz-Briffœil Dépôt du Tram Expo motos anciennes Thème : TRICYCLES	Tel. P. Jonniaux 0477.96.28.78 Autoroute E42 Mons-Tournai Sortie 30
24- 30/09/2012	Jarville (France) Exposition 2012 des Vielles Gloires. Thème "les cyclomoteurs à travers le temps"	motoclub.lvg@gmail.com
3-4/11/2012	Fabriekspand ROESELARE Ruilbeurs en Expo-Show van +/- 40 oldtimer motoren met als thema "Engelse Motoren pre '75"	Tel: 051/723113 – 0478/444268 Info expo : jmrmvv@zeelandnet.nl info@veteraanmotorenhoutland.be

COMPETITION CROSS TRIAL CIRCUIT

26- 27/05/2012	Circuit de DIJON-PRENOIS Coupes MOTO-LEGENDE	www.coupes-moto-legende.fr
29-30/06 01/07/2012	SPA-FRANCORCHAMPS The Bikers' Classics	www.bikersclassics.be
20- 22/07/2012	CHIMAY 19ème Trophée Motos Classiques	www.circuit.be Tel. 060.21.04.29
25- 26/08/2012	GEDINNE Belgian Classic TT 2012	CRMB Tel. +32 472 395 960
21- 23/09/2012	SPA SIX HOURS Commémoration 50 ans MJB	http://www.sixhoursospa.co.uk

RACING INFO :

CRMB
 Classic Racing Motorcycles Belgium
van.der.perre@telenet.be
 +32 472 395 960

Tout sur le TRIAL PRE-65 et bi-amortos
 Alles over TRIAL PRE-65 en Twin-shocks.
 Rendez-vous sur www.motobecane-trialclub.be



TE KOOP

A VENDRE

Vente pour cause de santé.

Moto BMW Modèle F 650 GS

Puissance 25 KW 35 CV Double allumage

Couleur jaune

Année de production : novembre 2004

Kilométrage 22.500 km

Pneus neufs, nouveaux filtres (moins de 100 km)

Nouvelle batterie (6 mois)

Options :

- Suspension basse
- Poignées chauffantes
- Feux de détresse
- ABS
- Protège-mains
- Selle noire
- Alarme
- Support valise
- Top case

Aucuns frais à prévoir

Prix à débattre

Contact :

- GSM 0472 51 86 56
- Tél 04 2574829

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

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.

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 / 1e 3^{ème} vendredi du mois:
Sportcentrum van Defensie – Hertswegestraat, 61 – 3080 Duisburg.

In samenwerking met



En collaboration avec



SPECIALISTES DE MARQUES
MERKEN SPECIALISTEN

ADLER	Gustave Goffin , Rue Fernand Stimart 7 , 5020 Namur (Vedrin)	Tel: 081/21.04.12
AJS / MATCHLESS	Paul St Mard, Av Prekelinden 33, 1200 Bruxelles	GSM: 0494.34.10.34
BMW	Charles Gyselinck, Blomstraat 81, 9340 Lede	
BSA	Fernand Coosemans , A. Servaislei 32 , 2900 Schoten	Tel: 03/658.72.31 Fax: 03/658.39.47
DKW	Marnix Carlier , Rekkemsestraat 107 , 8510 Marke	Tel: 056/25.88.26
DNEPR + URAL	Bodenhorst Raoul, Bergensestw. 769 1600 Sint Pieters Leeuw bodenhorst@skynet.be	Tel: 02/361.20.01
FN	Verhaeghe Michel, Rogierlaan 65, 8400 Oostende	Tel: 059/50.69.59 Fax: 059/80.58.44
GILLET	Yves Campion, Rue Dr Elie Lambotte 243,1030 Bruxelles ycampion.gillet@skynet.be	Tel: 02/425.89.91
INDIAN	Christian Dupont, Rue des Chevreuils 1, 6534 Gozée	Tel: 071/51.08.93
LAVERDA	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
Machine de Guerre Legermotoren	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
MAICO (Scooters + motos)	Luc Bohets , Ronsen Heerweg 19 , 9700 Oudenaarde	Tel: 055/49 87 19 GSM: 0495/37.64.13
MOTO GUZZI	H. + Ch. Haudenhuyse , Veldstraat 32, 9820 Merelbeke christel.naveau@skynet.be	Tel/fax:09/362.03.91
NIMBUS	Geert Huylebroeck , Suikerstraat 73, 9340 Lede	Tel: 053/80.56.36
NORTON	Jan Kerkhof, Leliestraat 76b, 8210 Zedelgem nocfbred@yahoo.co.uk	Tel: 0497 / 577.000
NSU	Stephane Oger, Rue des trois Ruisseaux 53, 1450 Chastre	Tel:010/65.85.88
ROYAL ENFIELD	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
ROYAL NORD + bromfietsen/vélo moteurs	Eric Steyls , Ulbeekstraat 11 , 3832 Wellen	Tel: 012/74.40.74
SAROLEA	Ronald Danis, Prins Albertlaan 68, 8400 Oostende saroleadanis@skynet.be	Tel 059/32.03.05 GSM: 0474/284324
VESPA Scooters	Walckiers Daniel, Plankenstraat 53 bus1, 1701 Itterbeek danielwalckiers@hotmail.com	Tel: 0477/ 92.68.62
WHIZZER	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 !