

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

Maandelijks tijdschrift - Revue mensuelle.

December/Décembre 2013

Numéro 331^{ste} nummer

Verzending -expédition : Postkantoor Libramont

Jumelé avec

Affilié à

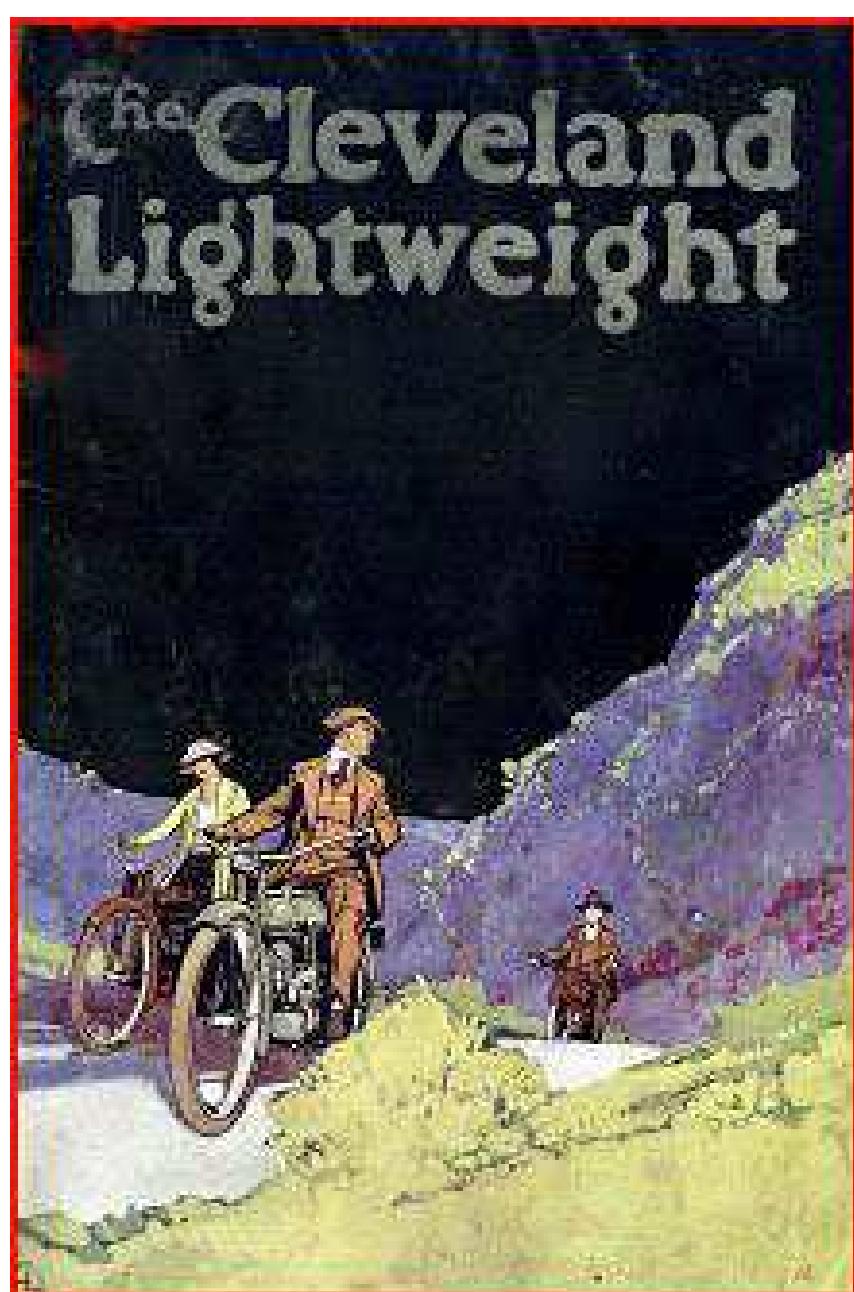
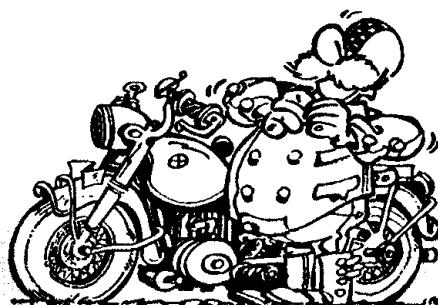
Verbroederd met

Aangesloten bij

VMCC South Wales

FBVA-BFOV

AMCA Europe



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 **25 EURO** te storten op rekening
BE89 0013 1986 8185 van **CMB** met vermelding van uw naam, volledig adres en
eventueel lidnr.

Une année court jusqu’au fin décembre. La cotisation de **25 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 chers ami(e)s,

Avez-vous pris la peine de visiter les trois grandes bourses de fin d'année? Je précise: Leuven, Aarschot et Ranst. J'espère que vous avez pu en faire au moins deux dans ce tiercé gagnant. Nous remarquons, par les journaux spécialisés et par les courriels, que l'on donne du "classique" par-ci, classique par-là, mais justifie cette approche par la mise en évidence de motos hors du commun et hors de portée de l'individu lambda, sauf s'il a gagné à Euromillions! Nous avons été éduqués dans la tradition des anciens "Emprunter de l'argent coûte de l'argent" donc, si tu convoites telle ou telle moto, économise, une fois la bourse garnie, négocie et si nécessaire, revends autre chose. Celui qui ne sait pas se contenter de peu ne sera jamais content. Lors d'un repas entre amis, un reproche me fut fait : tu entasses mais ne roules point... Aïe la flèche a fait mouche, il faudra que je change d'attitude et sorte l'une ou l'autre moto lors de nos rallyes, ce ne sont pas les invitations qui manquent ni le choix des motos en fonction du type de rallye, mais souvent le calendrier me joue des tours, ma "moitié" a aussi des exigences et tout cela tombe au même moment (que ce soit ici ou en France, c'est kif-kif).

Certaines restaurations sont de véritables re-créations extraordinaires, cela demande des propriétaires des moyens aussi extraordinaires (soit en finances, soit en moyens techniques) et une passion fusionnelle inébranlable. J'en connais,... mais c'est comme un chien vert et se reflétera par une approche (très) sélective et narcissique.

Nos motos "nationales" sont notre fierté, elles dégagent notre culture, notre ingéniosité, notre approche esthétique et pratique.

Ce qui est vieux, curieux et encore opérationnel attirera toujours les regards (je ne parle pas du comité...).

Mais ces machines ont le mérite d'avoir été la fierté de leurs propriétaires, colorées comme un perroquet ou sombres comme un costume de croque-mort. Elles sont de toute façon un investissement... Jamais (ne dites jamais "jamais"...) à fonds perdus, mais parfois la valeur sentimentale dépasse la valeur financière. C'est souvent le cas lors de ventes de successions.

Si vous avez l'occasion d'aller au Luxembourg, n'hésitez pas à pousser jusqu'à Amnéville-Mylorraine au musée Maurice Chapleur (fermé le lundi). Parlez-moi d'une collection! A l'entrée vous verrez une "machine" à combustion interne, développée au départ d'une machine à vapeur inventée par Mr. Lenoir, notre compatriote talentueux et ingénieux.

Comment amener les jeunes à faire de la moto ancienne? D'abord en les amusant, ensuite en les invitant à nos rassemblements, souvent par voie de presse, articles et photos provoquent la curiosité, les gazettes régionales ou communales sont souvent un excellent support.

Dans cette revue, vous trouverez le bulletin de virement relatif à la cotisation 2014. Merci de ne pas traîner...

Laeken : nos réunions du 1^{er} vendredi du mois semblent être plus agréables qu'elles ne le furent dans le passé, nous suggérons de les maintenir jusqu'à nouvel ordre de même que celles du 3^{ème} vendredi à Duisburg, ne fût-ce que pour pouvoir régler les problèmes administratifs et stratégiques incombant au Comité, là où le parking est plus accessible et la salle plus calme, ce qui nous permet de nous entendre.

Je vous souhaite, chers membres, une excellente fin d'année, une bonne année 2014 et espère que le Père Noël n'aura pas oublié de vous apporter le bouquin ou la pièce convoités.

Paul Saint-Mard,
Président.

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

Beste vrienden en vriendinnen,

Hebt u de moeite gedaan om een bezoek te brengen aan de drie grote eindejaarsbeurzen? Ik heb het over Leuven, Aarschot en Ranst. Ik hoop dat u er minstens twee van de drie hebt gedaan.

We merken, via de gespecialiseerde pers en via de ontvangen e-mails, dat het her en der om "classics" gaat, maar dat vooral uitzonderlijke motoren, buiten bereik van de meesten onder ons (tenzij de winnaars van Euromillions), in het licht gesteld worden. Wij zijn in de oude traditie opgegroeid : "geld lenen kost geld". Bij gevolg, als je oog op die of die motor valt, begin met te sparen en, eens je over het geld beschikt, bespreek de prijs en verkoop er een andere indien nodig. Wie het kleine negeert is het grote niet waard. Tijdens een maaltijd met vrienden werd me verweten : je verzamelt maar rijdt niet ... Aïe de pijl was raak, ik zal mijn houding moeten veranderen en één of andere moto buiten halen tijdens onze rally's, er is geen gebrek aan uitnodigingen noch aan keuze van de geschikte motor volgens het type rally. Maar de agenda speelt me vaak parten, mijn echtgenote stelt ook haar eisen en alles valt samen (hier of in Frankrijk, het is om het even).

Sommige restauraties zijn echt uitzonderlijk en zien er uit als nieuwe machines. Dit eist van de eigenaars even uitzonderlijke middelen (op financieel of technisch gebied) en een onverzettelijke drift...ik ken er...maar dit lijkt wel op een witte raaf en weerspiegelt zich als een (zeer) selectieve en narcistische aanpak.

Onze "nationale" motoren zijn onze fierheid, ze ruiken naar onze cultuur, onze vakkennis, onze esthetische en praktische aanpak. Wat oud, zeldzaam, en nog rijdend is, zal altijd een blikvanger blijven (ik heb het niet over het comité...).

Maar de verdienste van deze machines is dat ze de trots van hun bezitters geweest zijn, gekleurd als een papegaai of even donker als het pak van een begrafenisondernemer. Ze blijven in elk geval een geldbelegging... Nooit (zeg nooit "nooit"...) met totaal verlies, maar soms overtreft de sentimentele waarde de financiële waarde. Het is dikwijls het geval bij successieverkopen.

Bij gelegenheid, als u naar Luxemburg reist, aarzel niet om eens een bezoekje te brengen aan het Maurice Chapleur museum te Amnéville-Mylorraine (gesloten op maandag). Een pracht van een collectie! Aan de ingang staat een "machine à combustion interne", ontwikkeld op basis van een stoommachine, een uitvinding van onze talentvolle en vindingrijke landgenoot Lenoir.

Hoe kunnen we de jeugd bij de oude motoren brengen? Eerst en vooral door ze te amuseren, verder door ze op onze bijeenkomsten uit te nodigen. In de pers (vooral lokale of gemeentelijke kranten) trekken artikels en foto's de aandacht.

In dit blad vindt u het overschrijvingsformulier voor het lidgeld 2014. Dank u. We verwachten een snelle storting.

Laken : onze vergaderingen op de eerste vrijdag van de maand blijken aangenamer dan in het verleden, daarom stellen we voor om ze te behouden, even als die op de derde vrijdag te Duisburg, al was het maar om administratieve en strategische zaken door het Comité te laten regelen, daar waar de parking toegankelijker is en de zaal stil genoeg om elkaar te horen.

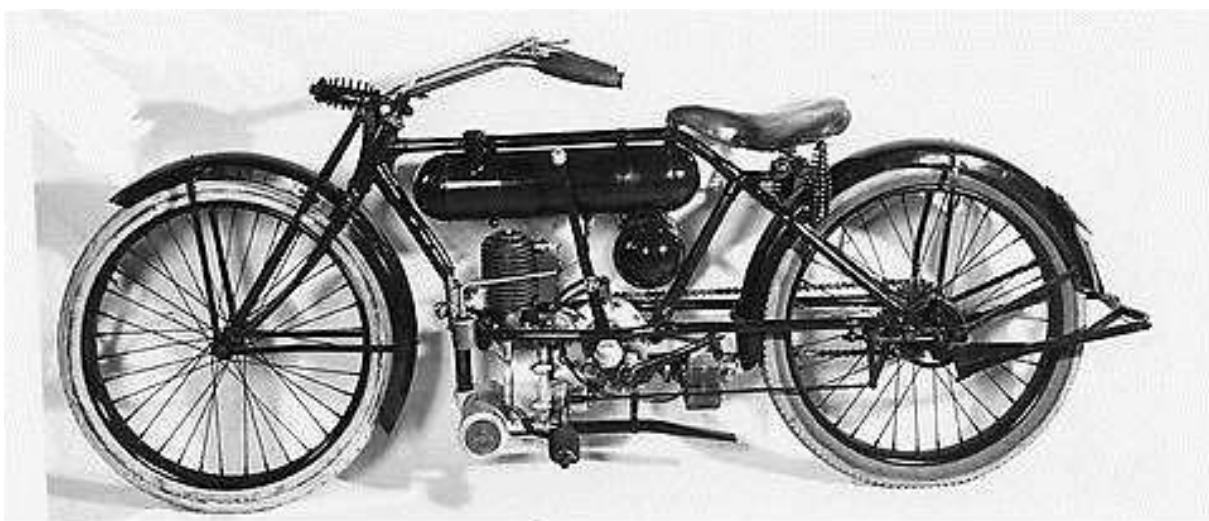
Beste leden, ik wens u een goed eindejaar, een voortreffelijk 2014 en hoop dat de Kerstman niet vergeten is het verlangde boek of wisselstuk in uw laarsje te gooien.

Paul Saint-Mard,
Voorzitter.

DE CLEVELAND LIGHTWEIGHT.

In het desolate Amerika van het begin van de vorige eeuw kon goed transport van levensbelang zijn. De opzienbarende mooi gemaakte Cleveland Lightweight met zijn eenvoudige maar doeltreffende tweetakt motorblok van 221 cc maakte de motorfiets in Amerika bij het grote publiek populair. Hij plaveide de weg voor de zware V-twins en viercilinders van de Amerikaanse motorindustrie.

Deze foto van het 1918 model laat de bijzondere motor duidelijk zien. Het lage gewicht van slechts 68 kg was in die tijd vaak een uitkomst...



Model année 1918 / www.motoscatalogue.com

Voor velen onder ons heeft de naam Cleveland een vaag bekende klank als de naam van een stad in de Amerikaanse staat Ohio. Weinigen weten echter dat in die stad ooit motorfietsen geproduceerd werden. In een ver verleden droegen deze motoren trots de naam van hun geboorteplaats. Cleveland groeide uit tot een merk met een mooie historie en maakte motorfietsen vol technisch vernuft. Het merk blonk meer dan uit in de twee uitersten die de Amerikaanse motorwereld in die tijd kenmerkten : de eenvoudige lichte tweetakt één cilinder en de later geproduceerde meer gecompliceerde viertakt viercilinder.

Vooral de Lightweight één cilinder was een opzienbarende motorfiets. Niet alleen vanwege het vele technische vernuft dat in de motor terug te vinden was maar ook omdat hij in de beginjaren van vorige eeuw het fenomeen motorfiets erg diep in de harten van heel veel Amerikanen nestelde.

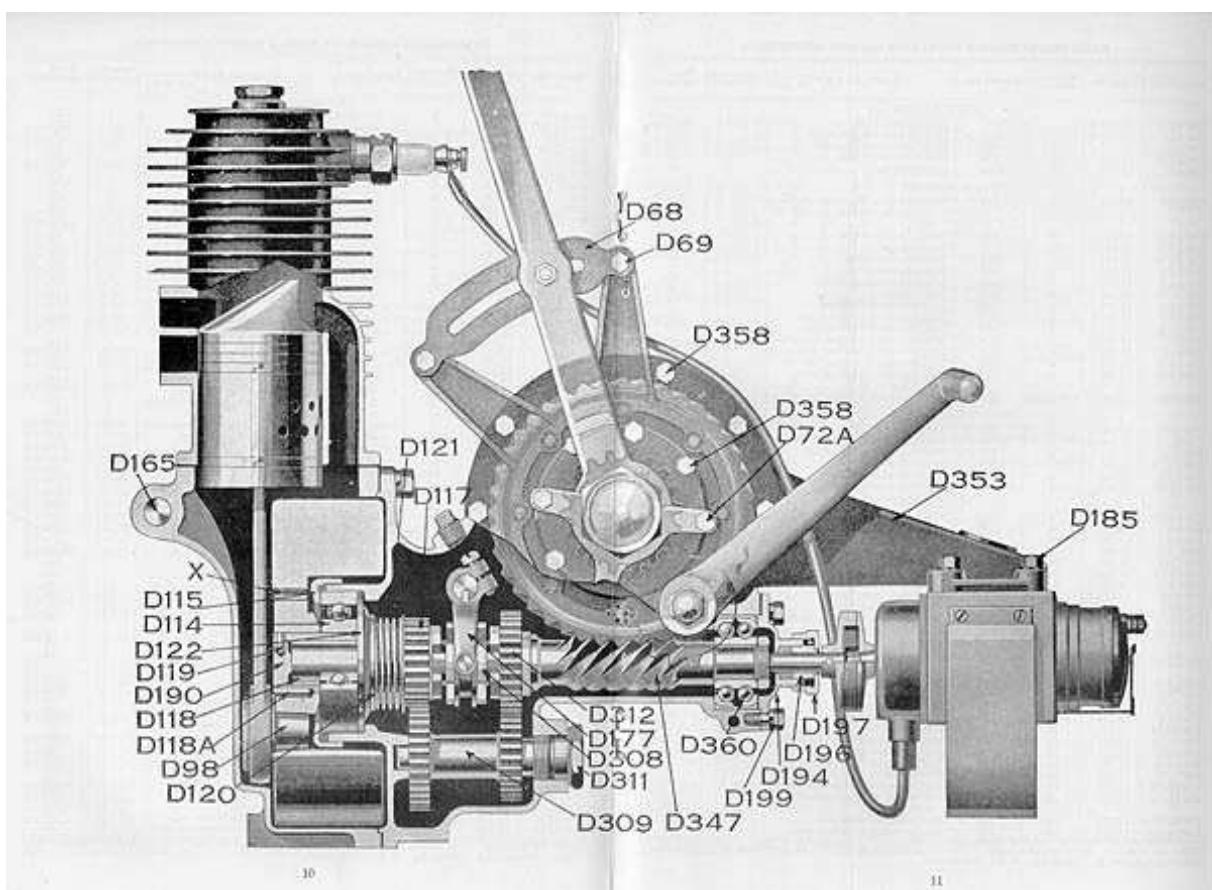
De hang naar het verleden.

De Amerikaanse motorindustrie is inmiddels uitgegroeid tot een V-twin imperium van vrijwel onbeperkte omvang. De liefde en hang naar het verleden is op vrijwel iedere Amerikaanse motorfiets die nu geproduceerd wordt duidelijk te zien. Toch waren het de eenvoudige, lichte motorfietsen die de baan vrijmaakten voor de zware, exclusieve V-twins en viercilinders. Zij maakten de motorfiets bij het grote publiek populair en gaven ze hun reputatie van grote betrouwbaarheid, weinig en simpel onderhoud en vooral veel bedieningsgemak. Een naam die hun zware broers vaak niet waarmaakten, bovendien waren ze in bijna alle gevallen moeilijker te berijden en te onderhouden... Daarnaast waren ze voor veel Amerikaanse motorrijders de eerste opstap naar een vaak erg lange motorcarrière. Autos waren immers nog steeds vrij zeldzaam en bovenal nogal kostbaar. Een motorfiets was dan ook eerste keus voor vele Amerikanen die het fietsen of paardrijden beu waren en Cleveland speelde hier fantastisch op in met hun Lightweight. Voor nog veel meer Amerikanen was deze opvallende motor de eerste motorfiets waar ze mee kennismakten. En die kennismaking begon al in 1915.

Een Lightweight met wormaandrijving.

Dat jaar begon de Cleveland Motorcycle Manufacturing Company met de productie van motorfietsen. Cleveland sloeg een originele weg in. Vele fabrikanten uit die tijd kopieerden maar al te graag succesvolle ontwerpen van de concurrentie, waarbij opvalt dat vooral Indian een ongekend populair origineel was.

Cleveland ging echter zijn eigen weg en dat baarde in 1915 nogal wat opzien toen hun eerste model uiteindelijk op de markt geïntroduceerd werd. Het was namelijk geen zware V-twin en ook geen ééncilinder viertakt zoals bijna alle andere merken destijds in productie hadden. Hij week af van alles wat op de Amerikaanse motormarkt leverbaar was. Het was een vernieuwende, eenvoudige, lichte, tweetaktmotorfiets die zijn modelnaam ‘Lightweight’ meer dan waar maakte. Hoewel eenvoudig van opzet was hij toch erg ingenieus en origineel gemaakt.



Hij had een staand één cilinder tweetaktmotorblok van slechts 221 cc. Drie spoelpoorten in combinatie met een Brown & Banlow-carburateur en een primitieve expansie-uitlaat zorgden voor een gezonde loop van de motor. De boring keer slag bedroeg 63,5 mm x 69,9 mm. De opvallend gedakte zuiger was voorzien van drie gietijzeren zuigerveren, twee boven de pistonpen en één er onder. De zuiger was ook voorzien van een serie gaten in de wand.

Naast smering gaf dit de zuiger ook de nodige expansieruimte zodat het risico van vastlopers beperkt werd. Het aandrijfgedeelte van het motorblok werd gesmeerd door een mengsmering in de verhouding 1 op 8, een oliepomp was niet aanwezig. Heel eigenaardig was het feit dat het motorblok met de krukas in de lengterichting van het frame gemonteerd was. Omdat hij voorzien was van kettingaandrijving naar het achterwiel betekende dit dat een hoek van 90 graden overbrugd moest worden om die ketting aan te drijven. Cleveland loste dit voor die tijd volslagen nieuw en heel vernuftig op door het motorblok te voorzien van een wormconstructie. De krukas dreef een voetgeschakelde tweeversnellingsbak aan die op zijn beurt een liggende worm rechtstreeks aandreef. Deze worm dreef op zijn beurt weer een relatief groot wormtandwiel aan. Hiermee was de haakse overbrenging een feit want dit wormtandwiel dubbelde tevens als voortandwiel van de kettingaandrijving naar het achterwiel.

Een halve krukas.

Ook de constructie van de krukas was bijzonder. Hij was uitgevoerd met slechts één krukwang waardoor het leek of het motorblok van een halve krukas voorzien was. Cleveland had dat slim bekeken want op die manier kon het carter uiterst compact gehouden worden, hetgeen de spoeling en dus het motorvermogen van het tweetaktblok in belangrijke mate verbeterde. Bovendien was het een lichte constructie. Doordat de aandrijving helemaal voor aan het motorblok gemonteerd zat betekende dit een optimale koeling van de cilinder, cilinderkop en de voorzijde van het aluminium motorblok. Ook dit kwam het motorvermogen weer ten goede. In die tijd was het vermogen van ongeveer 6 pk voor een dergelijk licht motorblok een uitstekende waarde.

Tussen de krukas en de versnellingsbak was de handbediende koppeling terug te vinden. Cleveland had een hele sterke constructie uitgedacht met maar liefst 13 platen die samen met de versnellingsbak in olie ronddraaiden.

De versnellingsbak telde twee overbrengingen die bediend werden met een hak-teen schakelpedaal aan de rechterzijde van de motorfiets. De bak kende geen neutraalstand. De overbrengingsverhoudingen bedroegen 1:10,2 voor de eerste versnelling en 1:6,3 voor de tweede. De gebruikte lagers waren allen van het merk S.K.F. en de magneet kwam van Bosch.

75 mijl per gallon.

Het motorblok maakte deel uit van het frame dat daardoor eenvoudig en zuiver van opzet was. Vanaf het balhoofd liep een buis naar de voorzijde van het motorblok. Daarvandaan liepen in een vrijwel rechte lijn twee framebuizen naar de as van het achterwiel. Vervolgens liepen twee buizen weer schuin omhoog naar het zadel. Net boven het achterwiel kwamen deze twee buizen samen in een enkele buis die op haar beurt weer doorliep naar het balhoofd. Een framebuis tussen het zadel en de achterzijde van het motorblok maakte het frame af. Het was een goed doordacht en licht geconstrueerd frame dat niettemin erg stijf was.

De wielbasis bedroeg 1.422 mm (56"). Ook de stijve parallellogramvoorvork was eenvoudig van opzet. Een enkele conisch gewonden spiraalveer voorzag de Lightweight van een redelijk doeltreffende vering. De voorvork leek overigens sterk op de voorvork van de populaire "baby"-Triumph die in Engeland gebouwd werd. Opvallend was de olietank, die dwars onder de achterzijde van de benzinetank gemonteerd was en de versnellingsbak en het wormhuis van smering voorzag. De Lightweight was voorzien van 26"-wielen die al in de fabriek voorzien werden van Firestone banden. Het achterwiel was uitgerust met een kleine trommelrem die door de linkervoet bediend werd. Het remoppervlak bedroeg ruim 77 vierkante centimeter. Veel onderdelen van het frame en het motorblok waren gemaakt van chroom-molybdeen staal. Dit metaal had destijds bij hetzelfde gewicht een tweemaal grotere sterkte en stijfheid dan het

meer gangbare chroom-nikkelstaal dat normaliter voor dergelijke toepassingen gebruikt werd. Omdat Cleveland slim van dit materiaal gebruik maakte en een lichte aluminiumlegering voor het motorblok toepaste werd het rijklaar gewicht teruggebracht tot slechts 68 kilo! Samen met het doordacht geconstrueerde motorblok zorgde dit voor een erg laag brandstofverbruik van gemiddeld 1 op 31,7. Omgerekend is dit 75 mijl per Amerikaanse gallon. Cleveland adverteerde driftig met deze mooie waarde. De topsnelheid van de Lightweight lag overigens rond de 60 km/u.

Duwen of kicken, de A1 en de A2.

De Cleveland Lightweight moest aangeduwd worden want een kickstarter was in eerste instantie nog niet aan boord. Dat werd in 1917 anders. Dat jaar waren er voor het eerst twee modellen van de Lightweight leverbaar: de A1 en de A2. Beide waren identiek met uitzondering van de kickstarter op de A2. Echt nodig was die kickstarter niet, de Lightweight was namelijk een vlotte starter hetgeen ook al te danken was aan het standaard gemonteerde decompressieklepje dat bediend werd vanaf het stuur. Makkelijk was de kickstarter natuurlijk wel. Vanwege zijn lage prijs, zijn goede wegligging, uitstekende betrouwbaarheid en heel eenvoudig onderhoud werd hij al snel de meest populaire lichtgewicht op de Amerikaanse markt. In die jaren was het tevens één van de meest gewaardeerde en gerespecteerde motorfietsen in Amerika. Door de snel toenemende populariteit steeg de verkopen dermate explosief dat de fabriek uit Ohio maar moeilijk aan de vraag kon voldoen. Andere fabrikanten speelden hier snel op in door ook lichte motorfietsen op de markt te brengen maar ze waren niet in staat het succes en de ingenieuze techniek van de Cleveland te evenaren. Het succes en de populariteit van de Cleveland waren in Amerika zo groot dat tot vandaag de dag aangenomen wordt dat deze mooie machine het fenomeen motorfiets in dat enorme land op een doeltreffende en heel overtuigende manier aan de man gebracht had.

Veel motorliefhebbers kregen de smaak goed te pakken en stapten over naar een zwaardere machine. De Lightweight gaf de mensen naast het broodnodige elementaire transport ook een groot stuk motorplezier. Dat werd omgezet in een wens naar meer, wat tot gevolg had dat de gehele Amerikaanse motorindustrie daar garen bij spon. De Cleveland Lightweight werd ook via de post geleverd. Hij zat netjes ingepakt in een krat. Cleveland smeerde zorgvuldig alle glimmende delen van de motorfiets met vaseline in om ze te beschermen op de lange weg naar de klant. Het geheel werd daarna goed ingepakt in zwaar papier en in een krat gemonteerd. Het stuur zat compleet met decompressiehendel en chokehendel aan een zijde van de motor gemonteerd. In het bijhorende instructieboekje stond duidelijk aangegeven hoe de machine verder rijklaar gemaakt moest worden.

1.360 kilometer in 24 uur.

Vanwege zijn populariteit werd hij als vanzelf ook ingezet in vele sportevenementen. Door zijn goede handelbaarheid, betrouwbaarheid en prestaties won hij nogal wat races in de Amerikaanse lichtgewicht klassen van die tijd. Zijn directe concurrenten in de motorsport van toen waren de Indian tweecilinder viertakt "Model O" en de Excelsior tweetakt. Ook in het buitenland werd hij met redelijk succes ingezet. In augustus 1919 won hij bijvoorbeeld een Canadese Lightweight race waarin hij gelijk een nieuw Canadees record neerzette. Ook won hij in het Chileense Santiago een 100 km race. Het opvallende van deze race was dat de Cleveland de enige Lightweight was die meedeed. Alle andere motoren waren zware Amerikaanse tweecilinders en viercilinders. Het kwam overigens vaker voor dat zwaardere motoren in de racerij door de Cleveland Lightweights nogal pijnlijk werden gedeclasseerd. Door hun erg goede betrouwbaarheid werden ze ook ingezet voor de zware recordpogingen op de lange afstand. Zo reed William Smith in september 1917 met zijn Cleveland tweetakt van New York naar Los Angeles over de zware Santa Fe Trail.

Nu is dit niet meer zo bijzonder maar destijds was het de eerste keer dat dit gebeurde met een dergelijke lichte motorfiets. In november van hetzelfde jaar legde George Austin binnen 24 uur een afstand af van 867 kilometer. Nogal opzienbarend want asfalt was in die tijd een zeldzaamheid op het platteland van Amerika. De Cleveland van de 91 kg zware Austin verstookte overigens gemiddeld 1 liter mengsmering op 32,5 km! In juni 1918 zou ene V.C. Short uit Portland in de Amerikaanse staat Oregon dit record nog eens dunnetjes overdoen. Hij reed maar liefst 1.360 km in 24 uur. In 1919 reed Ivan J. Stretten een nieuw Canadees record voor Lightweights. Met zijn standaard Cleveland legde hij de staande mijl af in exact 1 minuut en 15 seconden. Twee jaar later was dat record nog steeds ongeslagen.

Het spoorwegkarretje en het einde.

De brillante lightweight wijzigde door de jaren heen maar weinig. Dat zou in 1920 echter anders worden. Toen kreeg hij een gecombineerde olie- en benzinetank, bredere spatborden en treeplanken. Met deze ingrepen groeide het gewicht naar ongeveer 75 kg. Dit was wel wat veel voor de Lightweight en bovendien stond de concurrentie ook niet stil. Cleveland onderkende dit en besloot eind 1921 de cilinderinhoud te vergroten naar 269 cc, teneinde de prestaties op een hoger niveau te brengen.



In de navolgende jaren werd er onder meer een accu gemonteerd en deden een groter zadel en een verstevigd stuur hun intrede. Door al deze voorzieningen groeide het gewicht uiteindelijk naar 88,5 kg.

Nog later werd er een versie leverbaar met een gecombineerde magneet en dynamo, zonder accu. Dit scheelde weer wat in het gewicht.

De Lightweight werd ook nog door de Cleveland-fabriek als aandrijfunit op een spoorbaankarretje gemonteerd. Toch werd het begin jaren twintig duidelijk dat de Lightweight zijn beste tijd had gehad.

De motorfiets was algemeen aanvaard als een goed en gemakkelijk vervoermiddel. De verkoop van de zware motorfietsen begon steeds meer terrein te winnen en de rol van de erg lichte Cleveland was hierdoor uitgespeeld. In 1924 werd hij dan ook uit productie genomen.

Cleveland ontwikkelde nog een opvolger voor de Lightweight. Dit was de F 25. Deze viertakt motorfiets had een 348 cc zijklepmotorblok en leek erg veel op zijn voorganger. Toch kon ook deze machine het tij voor de Cleveland Lightweights niet keren. Hoewel best een aardige machine was hij inferieur aan zijn grote concurrent, de Indian Prince. In 1926 rolde de laatste F 25 van de band. Vanaf die tijd zou Cleveland zich alleen nog op de productie van lichte en later zware viercilinders richten. Uiteindelijk zou de fabriek eind 1929 de poort sluiten, kort na de beurscrash van oktober 1929. In totaal zijn er ongeveer 40.000 Clevelands gebouwd en het merendeel daarvan bestond uit de vertrouwde A1 en A2 Lightweights. Vreemd genoeg is deze motorfiets vandaag de dag vergeten. Jammer, want het was de ingenieuze Cleveland Lightweight die de motormarkt en de motorharten van veel liefhebbers in Amerika en ver daarbuiten voorgoed openbrak.

Tekst: Ivar de Gier © A. Heri Inc.

Afbeeldingen : Internet



*Cleveland Lightweight A2
2 temps 221 cc de 1920.*



Timbre-poste commémoratif de 2006.

Four Years — and Proved
Four years ago this month the *Cleveland*
spun into the Motorcycle world.
It was a clean break from all pre-existing
ideas of motorcycle design.
Clear-thinking dealers were immediately
interested in its merits, and took it on.
Sensible riders found it just what they had
been trying to get for years, and went to it.
NOW Everybody today recognizes
the bigness of the market that
the *Cleveland* was designed to satisfy and
admits the intelligence of our efforts in
building a machine that without major

The Cleveland
\$225 plus war tax. F.O.B. Cleveland
THE CLEVELAND MOTORCYCLE MFG. CO.
CLEVELAND, U. S. A.

alterations has definitely made good.
We have four years prestige and practice
on the most important development that
has been given to the motorcycle business
since the start.
Thousands of *Clevelands*, running in all
parts of the world today, are practical
proof of the soundness of our vision. War
and peace alike have brought conviction as
to the leadership of the *Cleveland* in design,
construction, and performance in its class.
Unit Power Plant Twenty-six inch Wheels
Worm Drive Transmission Low Saddle Position
Direct Drive Magneto Low Center of Gravity
Quiet—Simple—Economical

Ancienne publicité Cleveland.

LA CLEVELAND LIGHTWEIGHT.

Dans le paysage désolé de l'Amérique du début du siècle passé, un transport efficace pouvait se révéler d'une importance vitale. La belle et spectaculaire Cleveland Lightweight, équipée d'un bloc moteur deux-temps de 221 cc, simple et efficace, a popularisé la moto auprès du grand public Américain. Elle a tracé le chemin pour les lourdes V-twins et les quatre-cylindres de l'industrie Américaine.

Cette photo du modèle 1915 montre bien cette moto particulière et ses conditions d'utilisation. Le poids léger de seulement 68 kg s'avérait bien utile en ce temps-là...



Pour la plupart d'entre nous, le nom de Cleveland évoque une ville dans l'état Américain d'Ohio. Toutefois rares sont ceux qui savent qu'autrefois on y produisait des motos. Dans un passé lointain, ces motos portaient avec fierté le nom de leur ville de production. Cleveland s'est développée en tant que marque dotée d'une belle histoire et produisant des motos de haute technologie. La marque s'est particulièrement distinguée dans les deux extrêmes caractéristiques de la moto Américaine de cette époque : la simple monocylindre deux-temps légère et plus tard la quatre cylindres quatre-temps plus sophistiquée.

La Lightweight monocylindre était une moto particulièrement remarquable. Non seulement par son raffinement technique, mais aussi parce que c'est elle qui, au début du siècle passé, a ancré la passion de la moto dans le cœur de nombreux Américains.

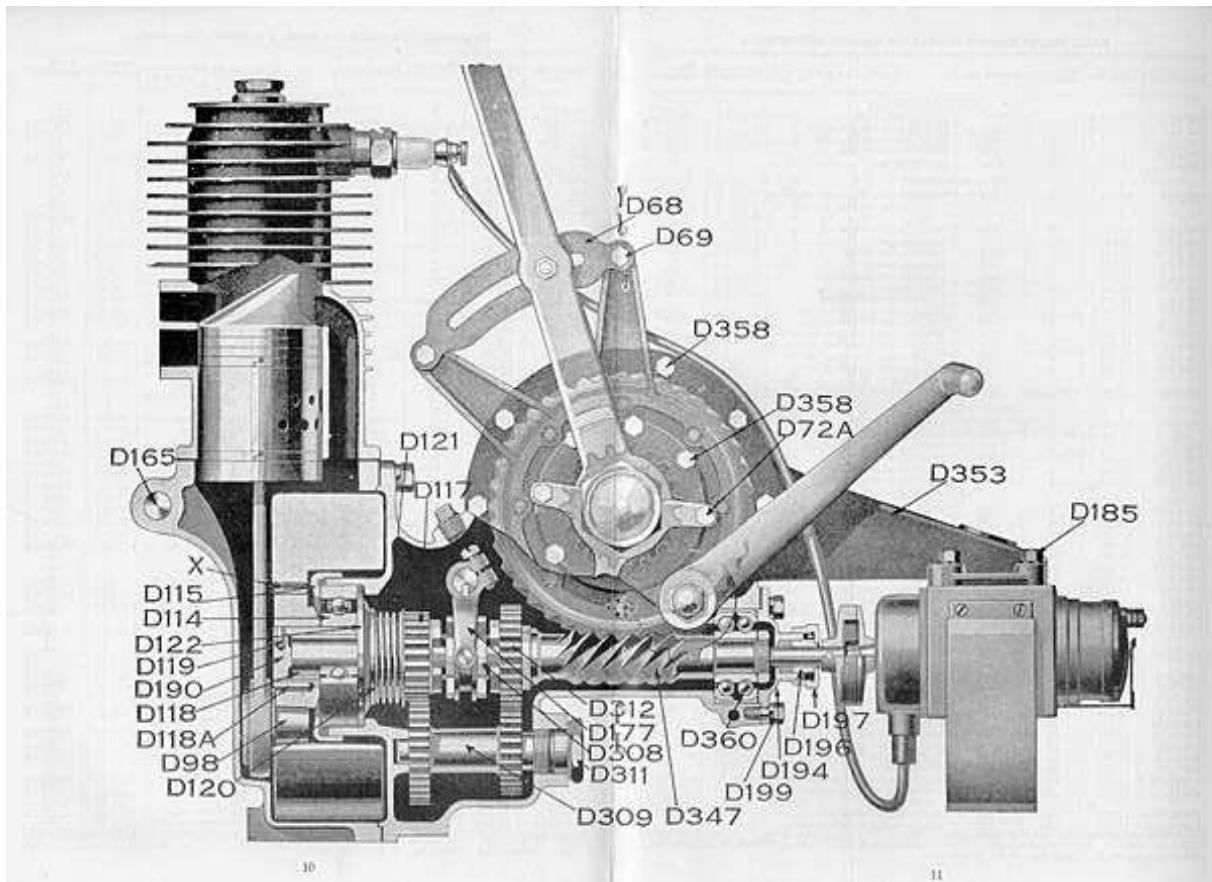
La nostalgie.

L'industrie de la moto Américaine s'est entretemps développée jusqu'à constituer un empire V-twin d'une étendue quasi illimitée. L'attachement au passé et la nostalgie sont encore visibles sur presque toutes les motos Américaines produites actuellement. Et pourtant, ce sont les motos simples et légères qui ont ouvert la route aux lourdes et exclusives V-twins et quatre cylindres. Elles ont popularisé la moto auprès du grand public et lui ont donné sa réputation de grande fiabilité, d'entretien réduit et simple, et surtout de grande maniabilité. Une renommée que n'ont pas acquise les modèles plus lourds, dont la plupart étaient plus difficiles à conduire et à entretenir...D'autre part, elles constituaient pour de nombreux motards Américains le premier pas vers une longue carrière motocycliste. Les voitures étaient encore assez rares et surtout très chères. La moto était par conséquent le premier choix pour de nombreux Américains qui en avaient assez du vélo et du cheval, ce qui fut mis à profit par Cleveland et sa Lightweight. Pour un nombre croissant d'Américains, cette moto remarquable était celle qui leur faisait faire connaissance avec le monde de la moto, et cela dès 1915.

Une Lightweight à entraînement par vis sans fin.

En cette année-là, la Cleveland Motorcycle Manufacturing Company se mit à produire des motocyclettes. Cleveland ouvrit un chemin original. De nombreux fabricants de l'époque prenaient plaisir à copier les réalisations de leurs concurrents, et l'on remarquera que, dans ce contexte, Indian était un modèle original particulièrement populaire. Cleveland choisit de suivre sa propre voie, ce qui en étonna plus d'un lorsqu'en 1915 son premier modèle apparut sur le marché.

Il ne s'agissait en effet ni d'une lourde V-twin, ni d'une quatre-temps monocylindre comme en produisaient à l'époque presque toutes les marques. Le modèle se démarquait de tout ce que l'on trouvait sur le marché Américain de la moto. Il s'agissait d'une moto deux-temps innovante, simple, légère, qui faisait honneur à son nom 'Lightweight'. D'aspect simple, elle était pourtant d'une construction originale et ingénieuse.



Elle était équipée d'un bloc moteur deux-temps monocylindre vertical de seulement 221 cc. Le bon fonctionnement du moteur était assuré par trois lumières de rinçage combinées à un carburateur Brown & Banlow et un échappement primitif à expansion. Le rapport alézage-course était de 63,5 mm x 69,9 mm. Le remarquable piston profilé était pourvu de trois segments en fonte, deux au-dessus de l'axe de piston et une en-dessous. Le piston était également pourvu d'une série d'orifices dans sa paroi. En plus du graissage, cela donnait aussi au piston l'espace d'expansion nécessaire pour limiter les risques de

blocage. La partie entraînement du bloc moteur était graissée avec un mélange de proportion 1 à 8, et il n'y avait pas de pompe à huile. Autre particularité, le bloc moteur et le vilebrequin étaient montés dans le sens de la longueur du cadre. Comme l'entraînement vers la roue arrière se faisait par chaîne, il fallait passer par un angle de 90° pour entraîner la chaîne. Cleveland résolut ce problème d'une façon ingénieuse et innovante en équipant le bloc moteur d'une vis sans fin. Le vilebrequin entraînait une boîte à deux vitesses mue par le pied, laquelle entraînait à son tour directement une vis sans fin horizontale. Cette vis sans fin entraînait à son tour un pignon de vis sans fin relativement grand. Ainsi fut réalisée la transmission à angle droit, car ce pignon de vis sans fin servait également de pignon avant pour l'entraînement par chaîne vers la roue arrière.

Un demi vilebrequin.

La construction du vilebrequin aussi était particulière. Il était pourvu d'une seule joue, ce qui donnait l'impression que le bloc moteur n'était pourvu que d'un demi vilebrequin. Cleveland avait bien vu, car de cette manière il était possible d'avoir un carter extrêmement compact, ce qui améliorait considérablement le rinçage et par conséquent la puissance du moteur du bloc moteur deux-temps. De plus, il s'agissait d'une construction légère. Le montage de l'entraînement tout à l'avant du bloc moteur procurait un refroidissement optimal du cylindre, de la tête de cylindre et de la face avant du bloc moteur en aluminium, ce qui accroissait également la puissance du moteur. A l'époque, une puissance d'environ 6 CV constituait une valeur exceptionnelle pour un bloc moteur aussi léger.

Entre le vilebrequin et la boîte à vitesses se trouvait l'embrayage manuel. Cleveland avait conçu une construction très robuste constituée de 13 disques qui tournaient dans l'huile avec la boîte à vitesses. La boîte à vitesses comportait deux transmissions commandées par une pédale d'embrayage de type talon-pointe située

du côté droit de la moto. La boîte ne comportait pas de point mort. Les rapports de transmission étaient de 1:10,2 en première vitesse et de 1: 6,3 en deuxième. Les roulements utilisés étaient de marque S.K.F. et la magnéto était de marque Bosch.

75 miles par gallon.

Le bloc moteur faisait partie intégrante du cadre qui de ce fait était d'une ligne simple et épurée. Un tube allait de la rotule vers la face avant du bloc moteur. De là partaient, presque en ligne droite, deux tubes de cadre vers l'axe de la roue arrière. Ensuite, deux tubes inclinés remontaient vers la selle. Ces deux tubes se rejoignaient juste au-dessus de la roue arrière en un seul tube qui, à son tour, rentrait vers la rotule. Le cadre se terminait par un tube reliant la selle à l'arrière du bloc moteur. C'était un cadre léger et bien pensé, qui était néanmoins bien rigide.

La distance entre les axes de roue mesurait 1.422 mm (56"). La fourche à parallélogramme aussi était d'une construction simple. Un seul ressort en spirale à enroulement conique procurait à la Lightweight une suspension assez efficace. La fourche avant ressemblait en outre assez bien à celle de la populaire "baby"-Triumph construite en Angleterre. Le réservoir à huile était remarquablement monté en oblique sous la partie arrière du réservoir à essence et graissait la boîte à vitesses et le logement de la vis sans fin. La Lightweight était pourvue de roues 26" équipées en usine de pneus Firestone. La roue arrière était pourvue d'un petit frein à tambour commandé au pied gauche. La surface de freinage était de 77 cm². De nombreux éléments du cadre et du bloc moteur étaient réalisés en acier chrome-molybdène. Ce métal était à l'époque, à poids égal, deux fois plus solide et rigide que l'acier chrome-nickel utilisé habituellement. Cleveland utilisa intelligemment ce matériau et réalisa un bloc moteur en alliage d'aluminium, ce qui permit de réduire le poids de la moto toute équipée à seulement 68 kg.

La réduction du poids et la construction ingénieuse du bloc moteur permirent d'abaisser la consommation de carburant à une moyenne de 1 par 31,7 ce qui équivaut à 75 miles par American gallon, chiffre repris comme slogan publicitaire par Cleveland. La vitesse de pointe atteinte par la Lightweight se situait aux environs de 60 km/h.

Pousser ou kicker, la A1 et la A2.

La Cleveland Lightweight devait être poussée au départ car à l'origine et jusqu'en 1917, elle n'était pas encore pourvue d'un kickstarter. Dès 1917, deux modèles de Lightweight étaient disponibles: la A1 et la A2. Toutes deux étaient identiques, à l'exception du kickstarter sur la A2. Ce kickstarter n'était pas indispensable, la Lightweight se mettant en route facilement, grâce à la petite soupape de décompression faisant partie de l'équipement standard et actionnée au guidon. Le kickstarter était évidemment une facilité. Son prix modique, sa bonne tenue de route, sa fiabilité exceptionnelle, et sa grande facilité d'entretien firent rapidement de la Cleveland Lightweight la plus populaire des motos légères sur le marché Américain. En ce temps-là, c'était une des motos les plus appréciées et respectées en Amérique. Sa popularité croissante fit exploser les ventes au point que l'usine en Ohio pouvait encore difficilement faire face à la demande. D'autres constructeurs profitèrent de la situation pour aussi mettre sur le marché des motos légères, mais ils ne purent pas égaler le succès et l'ingéniosité de la Cleveland.

Le succès et la popularité de la Cleveland en Amérique étaient tels que jusqu'à nos jours on estime que cette belle machine a été, de façon efficace et convaincante, à l'origine du phénomène moto dans cet immense pays. De nombreux amateurs prirent goût à la moto et passèrent à des machines plus lourdes.

La Lightweight procurait aux personnes beaucoup de plaisir motocycliste en plus d'être un moyen de transport élémentaire et indispensable.

Cela résulta en un souhait de plus de performance, ce qui profita à l'ensemble de l'industrie Américaine de la moto.

La Cleveland Lightweight pouvait également être livrée par la poste. Elle était bien emballée dans une caisse. Cleveland graissait soigneusement à la vaseline toutes les parties brillantes de la moto pour les protéger durant le long trajet jusqu'au client. Ensuite, le tout était bien emballé dans du papier noir et monté dans une caisse. Le guidon, complet avec la poignée de décompression et la poignée de choke, était fixé à côté de la moto. Le livret d'instructions correspondant expliquait bien comment mettre la moto en état de rouler.

1.360 kilomètres en 24 heures.

De par sa popularité, cette moto participait à de nombreux événements sportifs. Sa maniabilité, sa fiabilité et ses prestations lui firent gagner de nombreuses courses dans les catégories "lightweight" américaines de cette époque. Ses concurrentes directes dans le sport moto d'alors étaient les Indian bicylindres quatre-temps "Model O" et les Excelsior deux-temps. Elle connut également du succès à l'étranger. En août 1919 par exemple, elle gagna au Canada une course de Lightweight tout en battant le record du Canada. Elle gagna également une course de 100 km à Santiago du Chili, en étant la seule moto Lightweight à y participer. Toutes les autres motos participantes étaient de lourdes bicylindres et quadricylindres. Il arrivait d'ailleurs assez souvent en course que les motos plus lourdes se fassent méchamment déclasser par les Cleveland Lightweight.

Grâce à leur excellente fiabilité, on les utilisa également dans des tentatives de record sur longue distance. C'est ainsi qu'en septembre 1917 William Smith roula avec sa Cleveland deux-temps de New York à Los Angeles en passant par le Santa Fe Trail. De nos jours, cela n'a plus rien d'exceptionnel, mais à l'époque c'était une primeur pour une moto aussi légère.

En novembre de la même année, George Austin parcourut une distance de 867 km en 24 heures, un véritable exploit, car à l'époque les routes asphaltées étaient encore rares dans les campagnes Américaines. La Cleveland d'Austin, lequel pesait 91 kg, consommait en moyenne un litre de mélange de graissage par 32,5 km! En juin 1918, un certain V.C. Short de Portland dans l'état d'Oregon allait battre ce record. Il parcourut 1.360 km en 24 heures.

En 1919, Ivan J. Stretten réalisa un nouveau record du Canada dans la catégorie Lightweights. Avec sa Cleveland standard, il parcourut le mile départ arrêté en exactement une minute et quinze secondes. Deux ans plus tard, ce record restait encore inégalé.

La draisine et la fin.

La brillante Lightweight n'évolua que très peu au cours du temps. Cela allait changer en 1920. Elle fut pourvue alors d'un réservoir combiné pour l'huile et l'essence, de garde-boues et de marchepieds plus larges. Ces modifications firent augmenter le poids jusqu'à environ 75 kg, ce qui faisait un peu beaucoup pour une Lightweight, et en plus la concurrence ne dormait pas...

Cleveland sous-estimait ce fait et décida fin 1921 d'augmenter la cylindrée à 269 cc, afin d'en augmenter les prestations. Au cours des années suivantes, on y monta un accu, on l'équipa d'une selle plus grande et d'un guidon renforcé, ce qui porta finalement son poids à 88,5 kg. Plus tard encore, apparut une version sans accu, avec un combiné magnéto-dynamo, ce qui augmentait encore le poids. La Lightweight fut aussi montée par l'usine Cleveland comme unité de commande sur un chariot de chemin de fer (draisine).

Au début des années 20, il était clair que la Lightweight avait eu son meilleur temps. La moto était acceptée partout comme bon moyen de transport. La vente de grosses cylindrées gagnait de plus en plus de terrain et le rôle de la très légère Cleveland était par conséquent terminé. Elle fut retirée de la production en 1924.

Cleveland développa encore un successeur de la Lightweight, la F 25. Cette moto quatre-temps avait un bloc moteur à soupapes latérales de 348 cc et ressemblait beaucoup, à son prédécesseur. Toutefois cette machine ne réussit pas à inverser le mouvement pour les Cleveland Lightweights. C'était une belle machine, mais inférieure à sa grande concurrente, l'Indian Prince. La dernière F25 quitta l'usine en 1926. A partir de ce moment, Cleveland se limiterait à la production de légères et plus tard lourdes quatre-cylindres.



Finalement, l'usine fermera ses portes fin 1929, peu de temps après le crash boursier d'octobre 1929. Il a été produit environ 40.000 Clevelands au total, dont la plupart étaient les Lightweights A1 et A2 bien connues. Etonnamment, cette moto est oubliée de nos jours. Dommage, car c'est l'ingénieuse Cleveland Lightweight qui a ouvert pour de bon le marché de la moto et conquis le cœur de nombreux motards en Amérique et ailleurs.

Auteur : Ivar de Gier (texte original en NL) © A. Heri Inc.

Traduction libre par la rédaction du CMB.

Illustrations : Internet.

DE ALTERNATOR (tweede deel) door M. Walschap.

Daar waar het bij de dynamo altijd mogelijk is een controlelamp aan te sluiten is dat bij de alternator niet mogelijk zonder bijkomende voorzieningen, zoals:

1. Velddioden
2. Een rendeldiood
3. Een relais

Alle BMW's vanaf 1969 hebben velddioden samen met de drie min, drie plus, negen in totaal dus; nu een alternator heeft niet genoeg remanent magnetisme om zichzelf te bekraftigen (aluminium behuizing), hij moet dus een beetje stroom krijgen om er veel te kunnen geven, dit gebeurt door de controlelamp die maar twee soms drie Watt mag hebben.

Zodra de contactsleutel wordt ingeschakeld vloeit er vanaf de batterij meestal via het laadstroomcontrolelampje en de regelaar, een kleine stroom naar de rotorveldwikkeling, die voldoende is om reeds bij een zeer laag toerental het geheel op spanning te laten komen, waarna de regelaar het overneemt.

Bij dit systeem heeft het lampje een dubbele functie,

1. de voorbekrachtiging regelen
2. de laadindicatie geven.

Wanneer het lampje echter stuk is, is er helemaal geen lading en kan het zeer nuttig zijn een reservelampje bij te hebben van twee Watt.

We weten nog dat de dynamoregelaar drie functies had, de spanning regelen, de stroom begrenzen, en een automaat om de batterij-dynamo verbinding te onderbreken.

Wel, de stroomregeling valt hier weg, omdat deze een eigen begrenzing heeft door de inductieve weerstand (smoorspoelwerking) in de stator.

De automaat is hier ook overbodig want de zes hoofddioden fungeren behalve als gelijkrichter ook als automatische schakelaar, en laten de stroom maar in één richting door.

Even vermelden dat bij Bmw's en Guzzi's, om bij die twee merken te blijven, het zeer nuttig kan zijn om het contact niet nodeloos op te

laten staan want de batterijstroom vloeit niet alleen door het lampje maar ook door de rotor en zo naar de massa en dat is wel veel stroom voor meestal een kleine motorbatterij.

Ten slotte nog een woordje over vermogen, laten we beginnen met de vooroorlogse Triumph van onze voorzitter, 36 Watt ! Nochtans heb ik de man nooit horen klagen.

Eerst de 6 Volts:

- Triumph 350, 1937, 36 Watt
- BMW 600, 1963, 60 Watt
- Velocette Truxton 1969, 60 Watt

En vervolgens de 12 Volt reeks:

- Laverda SF1, 1973, 150 Watt
- BMW R75/5, 1970, 180 Watt
- BMW R90S, 1974, 240 Watt
- BMW R75/6, 1976, 280 Watt
- Moto Guzzi Le Mans, 1981, 280 Watt
- BMW K100, 1983, 460 Watt,

om bij de "classics" te blijven.

Nu, hoe meer vermogen, hoe sterker het remmend effect ook is.

Mijn testbank heeft een repulsiemotor van 5pk en heeft het soms nog kwaad met de aandrijving van alternatoren.

Niet voor niets had de BMW R90S een kleinere alternator, alleen om meer motorvermogen over te houden, en dus sneller te kunnen rijden, maar daar kom ik later nog op terug. *Wordt vervolgd.*



BMW R90 S

L'ALTERNATEUR (deuxième partie) par M. Walschap.

Dans le cas de la dynamo, il est toujours possible de monter une lampe de contrôle, par contre, dans le cas de l'alternateur, ce n'est possible qu'après l'ajout d'éléments complémentaires, tels que:

1. Diodes de champ
2. Une diode de verrouillage
3. Un relais

Toutes les BMW à partir de 1969 ont des diodes de champ en plus des trois (-) et des trois (+), ce qui fait donc un total de 9 diodes.

Un alternateur n'a pas assez de magnétisme rémanent pour s'autralimenter (logis en aluminium), il faut donc qu'il reçoive un peu de courant pour pouvoir en donner beaucoup, cela se passe au travers de la lampe de contrôle qui ne peut compter que 2, parfois 3 Watts.

Dès que le contact est mis, un faible courant passe depuis la batterie, en général via la lampe de contrôle du courant de charge et le régulateur, vers le bobinage du rotor; ce courant est suffisant pour -même à faible régime- amener l'ensemble à la tension adéquate, ensuite cette fonction est reprise par le régulateur.

Dans ce système, la lampe a une double fonction:

1. Régler l'induction du rotor
2. Indiquer le niveau de charge

Toutefois, lorsque la lampe est défectueuse, la charge ne se fait pas du tout et il est donc particulièrement utile de disposer d'une lampe de réserve de 2 Watt.

Nous nous souvenons encore que le régulateur de dynamo avait trois fonctions, régler la tension, réguler le courant, interrompre la connexion batterie-dynamo au moyen d'un automate.

Dans le cas présent, la fonction de régulation du courant disparaît suite à la régulation intrinsèque par la résistance inductive (effet de bobine de dérivation) dans le stator.

L'automate est également superflu car les 6 diodes principales ont, en plus de la fonction de redresseur de courant, aussi une fonction d'interrupteur automatique, et ne laissent passer le courant que dans un seul sens.

Mentionnons que dans le cas des BMW et des Guzzi, pour se limiter à ces deux marques, il peut être très utile de ne pas laisser le contact inutilement ouvert car le courant de batterie ne passe pas seulement dans la lampe, mais aussi dans le rotor et de là vers la masse, ce qui fait beaucoup de courant pour une (en général) petite batterie de moto. Pour finir, un petit mot sur la puissance, à commencer par la Triumph d'avant guerre de notre président, 36 Watt ! Et pourtant je ne l'ai jamais entendu s'en plaindre.

Les 6 Volts pour commencer:

- Triumph 350, 1937, 36 Watt
- BMW 600, 1963, 60 Watt
- Velocette Truxton 1969, 60 Watt

Et ensuite la série 12 Volts:

- Laverda SF1, 1973, 150 Watt
- BMW R75/5, 1970, 180 Watt
- BMW R90S, 1974, 240 Watt
- BMW R75/6, 1976, 280 Watt
- Moto Guzzi Le Mans, 1981, 280 Watt
- BMW K100, 1983, 460 Watt, en se limitant aux "classiques".

Plus la puissance est grande, plus l'effet de freinage est fort.

Mon banc d'essai dispose d'un moteur à répulsion de 5 CV et a encore parfois du mal avec l'entraînement des alternateurs.

Ce n'est pas pour rien que la BMW R90S avait un petit alternateur, seulement pour maintenir une plus grande puissance du moteur, et donc pour pouvoir rouler plus vite, mais nous y reviendrons plus tard.



(Suite au prochain n°).

BMW R 75/5

Epoqu'Auto Lyon 2013.

Placé dans le calendrier début novembre, une semaine après les bourses de La Louvière et Roeselare, le salon Epoqu'Auto, à 3h00 de TGV de Lille, vaut le détour. Sans doute moins prestigieux que Rétromobile, mais surtout moins guindé et plus convivial.

Ayant augmenté sa superficie d'exposition, le salon présente maintenant tout un hall dédié aux motos. Cette année, une vaste exposition consacrée à la marque Terrot et une autre à la marque Honda. Plusieurs clubs y exposaient également.

Aux prémisses de l'hiver, un déplacement facile vers le sud.
Eric D'haenens.

Epoqu'Auto Lyon 2013.

Begin november en amper een week na de beurzen van La Louvière en Roeselare heeft het salon Epoqu'Auto te Lyon plaats, op amper 3 uur TGV vanuit Rijsel. De sfeer is er meer ontspannen en minder stijf dan Retromobile. De tentoonstelling beschikt nu over een grotere oppervlakte en wijdt nu een hele hall aan de motoren.

Dit jaar stonden de merken Terrot en Honda in de kijker.
Verschillende clubs hadden er ook een stand.

Met de winter in aantocht is dit een gemakkelijke uitstap naar het zuiden.

Eric D'haenens.







TE KOOP A VENDRE

Moteur AJS 500 mono refait de A à Z.

Contact: Marc Du Bus 0491.638.016

KAWAZAKI 650 Z bouwjaar 1978

Voor opmaak of onderdelen

Prijs +/- 1000€

Voorvork compleet voor Honda Magna 750 cc

Prijs 200 €

Tel. 0472.292.415 vragen naar Luc

Gillet Superconfort 250cc 2T de 1947

Tel. 0477/393600 de préférence l'après-midi

BSA 500 Modèle M 20 militaire de 1939,
civilisée et inscrite en 1959.

Dirk Praet

Tel: 0476. 60.29.44

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



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

AGENDA



RUILBEURZEN - BOURSES

19/01/2014	WEX Marche en Famenne Bourse du MRFA	www.mrfa.be Tel. 084.32.22.84
26/01/2014	Bric&Brac Moto en onderdelen OC 't Zonnerad Tresorierstraat,5 8980Zonnebeke	www.groenegifkikkers.be Tel. 0486.68.52.10
8-9/02/2014	Moto Retro Wieze	www.motoretrowieze.be
22/02/2014	Ruilbeurs Early Riders Lindenstraat, 10 te 2970 Schilde	www.earlyriders.be Tel. 0477.27.73.72
15- 16/02/2014	Oldtimerbeurs auto-moto 't Echappementje Fabriekspand ROESELARE	Mail : techappementje@euphony.net.be Tel. 051.72.55.81 Gsm 0473.96.24.86

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

8-9/02/2014	Moto Retro Wieze Thema: Caféracers	www.motoretrowieze.be
-------------	---------------------------------------	--

RACING INFO :

CRMB Classic Racing Motorcycles Belgium

www.crmb.be

info@crmb.be

Tel. +32/(0)486/912200

Tout sur le TRIAL PRE-65 et bi-amortos

Alles over TRIAL PRE-65 en Twin-shocks :

<http://www.motobecane-trialclub.be>

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

In samenwerking met



En collaboration avec



Southern Section



SPECIALISTES DE MARQUES
MERKEN SPECIALISTEN

AERMACCHI-HD	Rik Van Eycken e-mail: rikvaneycken@telenet.be	
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	Manu Mommens Sasweg 3, 1820 Perk e-mail: emmanuel.mommens@telenet.be	GSM: 0477/43.55.02
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 !