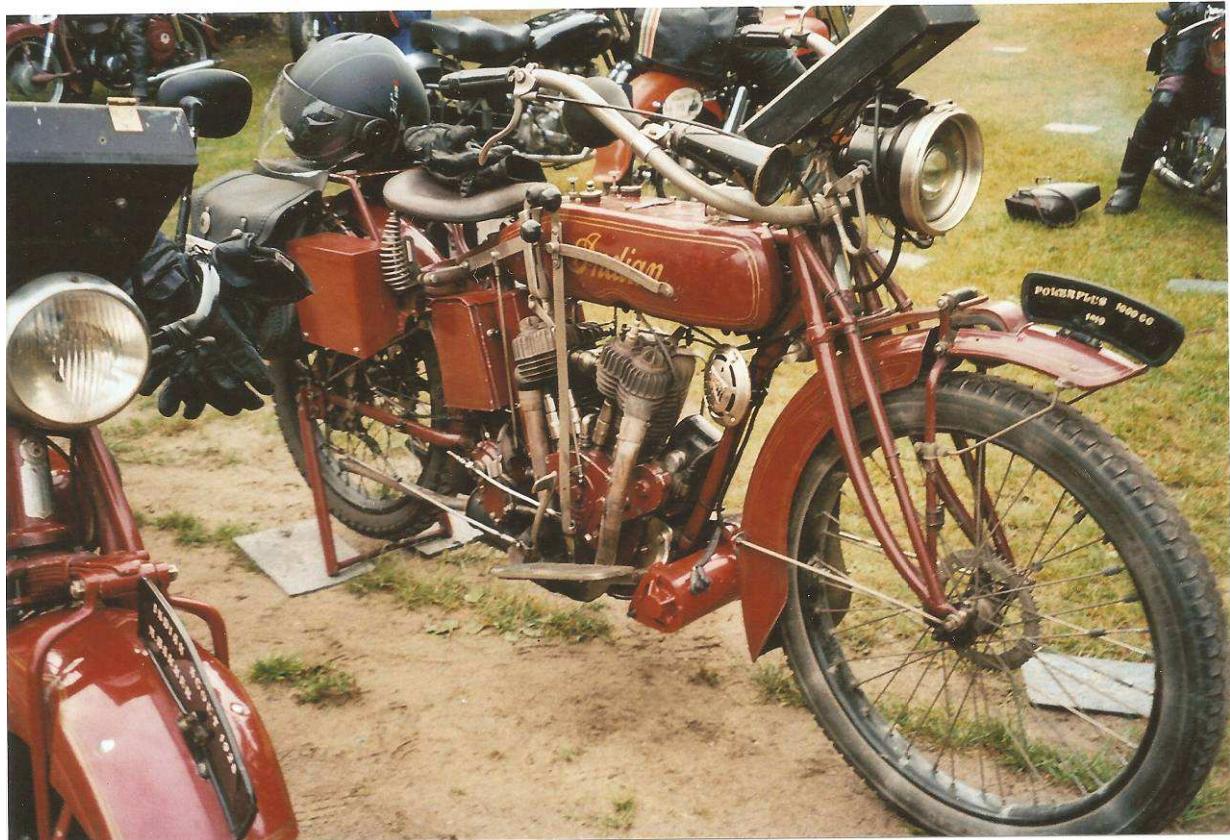
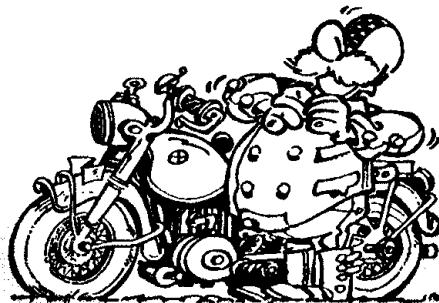


vzw CLASSIC MOTORCYCLES BELGIUM ASBL
v.u. Verzetstraat/Rue de la Résistance 28 e.r.
1090 Jette

Maandelijks tijdschrift - Revue mensuelle.
Juillet/Juli 2014

Numéro **336^{ste}** nummer
Verzending -expédition : Postkantoor Libramont
Jumelé avec Affilié à
Verbroederd met Aangesloten bij
VMCC South Wales FBVA-BFOV
AMCA Europe



*Een deelnemer aan de B.O.M. Veteranentour.
Indian Power Plus 1000 cc van 1919.
Foto M. Vanhouche.*

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,

C'est au retour d'un rallye du Nord-Est de la France que je couche ces mots sur le papier. Deux choses essentielles m'ont encadré durant les 2 ½ jours de ce rallye, et d'elles découlaient d'autres sources de plaisir. La météo nous a gâtés pendant les promenades dans la Somme, la Champagne, les lieux et les gens prennent une dimension différente lorsque tout le monde a le sourire! La seconde est humaine, c'est la spontanéité, la gentillesse et l'esprit de corps des organisateurs et des participants. Le road book nous a menés par monts et par vaux, par hameaux et petits ponts sur les routes verdoyantes de la (grande) ceinture verte et surtout dorée des environs "chics" de Paris, gentilhommières, castelets, châteaux et maisons de vacances du siècle dernier (et d'avant). Aucun incident ne vint troubler cette sortie, les motos : 80% d'avant-guerre, 80% motos Belges, et pas n'importe quoi. Bref, de la convivialité en permanence, des descriptions techniques par des propriétaires érudits, les moments de repas (excellents) déliaient les langues jusque (très) tard dans la nuit. Pour terminer sur ce rallye, c'est étonnant comment manger, rouler et dormir ensemble rassemble les gens. Mes deux compagnons, qui se reconnaîtront, apprécieront!

Une semaine après, c'était la grand-messe du B.O.M, successeur heureux de l'ancien "9 Provinces". Même état d'esprit, mêmes conditions, mêmes participants, mêmes motos bien connues des anciens. Comme il se doit, avec 217 participants, c'est un véritable musée sur roues que les badauds ont pu admirer. Ah, c'était une saleté de météo, il n'a pas arrêté de pleuvoir, que dis-je, de dracher... 50 bénévoles, 3 camions balais, une organisation "pro", des participants venus des quatre coins de l'Europe pour ce qui est devenu un "must" sur les routes de Belgique.

Une chose m'a surpris, c'était l'encadrement des jeunes, venus en plus grand nombre. C'est un devoir que de ne pas les dégoûter de nos rallyes en prenant en compte leur inexpérience et ainsi les inciter à encore participer et à partager ce plaisir communicatif.

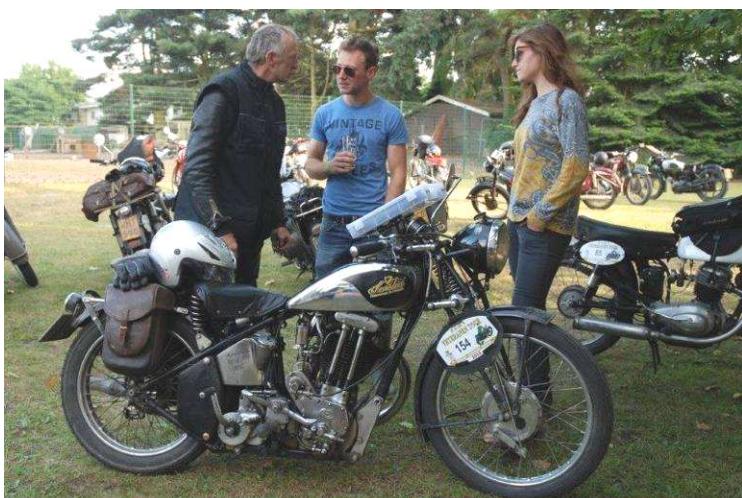
Plus loin de chez nous, les Gallois, nos "cousins", avaient tracé un beau "Seaside Run" sur les routes de villages, le long du littoral et un arrêt "technique" à l'endroit même où nous avions failli perdre Emile Materne, trop près des falaises, un coup de vent l'avait emporté. Il s'en est sorti par la grâce de Dieu et par les poils qu'il avait aux dents. Un grand moment de frayeur (panique) pour nous et de la chance pour lui. N'oubliez pas Grimbergen (20 juillet), grande bière et beau rassemblement garantis.

Roulez prudemment, au plaisir de vous voir bientôt, et n'oubliez pas de partager vos photos.

Paul Saint-Mard, Président.

P.S. Dans le magazine SABATO du 07.06.2014, notre ami et ancien membre Freddy Verheyden a fait fort, deux pleines pages d'interview et photos. Notre homme est aussi connu chez nous pour ses participations au glorieux "Tour de France des motos anciennes". Bravo Freddy, et j'espère te revoir bientôt.

Paul Saint-Mard.



B.O.M.'s Veteranentour.
Photo J.P. Thielemans.

Het woordje van de Voorzitter.

Van ditjes, datjes en andere zaken.

Beste vrienden en vriendinnen,

Ik schrijf deze woorden bij terugkeer van een rally in het Noordoosten van Frankrijk. Van deze 2 ½ dagen durende rally zijn me twee essentiële dingen bijgebleven, die me veel plezier gegeven hebben. De meteo heeft ons tijdens de ritten in de Sommevallei en de Champagnestreek verwend. Plaatsen en mensen zijn anders als iedereen glimlacht! Het tweede ding is van menselijke aard, het gaat om de spontaneïteit, de vriendelijkheid, de samenhorigheid tussen organisatoren en deelnemers. Het road book leidde ons van berg naar dal, langs gehuchten en kleine bruggen, langs de wegen van de (grote) groene en vooral gulden gordel in de chique omgeving van Parijs, met de landgoeden, kleine en grotere kastelen en vakantiehuizen uit de vorige eeuw en ouder. Er was tijdens de rit geen enkel incident te betreuren. Wat de motoren betreft, 80% vooroorlogs, 80% Belgische motoren, en niet om het even wat. Met andere woorden, steeds gezellig, met de technische uitleg van erudiete eigenaars. Tijdens de (uitstekende) maaltijden werd er tot (zeer) laat in de nacht gesproken. Om het hoofdstuk over deze rally af te sluiten,... het verwondert mij hoe samen eten, rijden en slapen de mensen bijeen brengt. Mijn twee *compagnons* zullen zich herkennen en toestemmen!

Een week later had de hoogmis van de B.O.M. plaats, de gelukkige opvolger van de vroegere "9 Provincies". Zelfde geest, zelfde voorwaarden, zelfde deelnemers, zelfde motoren, goed gekend van de "anciens". Zoals het hoort, met 217 deelnemers, hebben de toeschouwers een echt museum op wielen kunnen bewonderen. Ja, het was slecht weer, het regende de hele tijd pijpenstelen... 50 vrijwilligers, 3 bezemwagens, een professionele organisatie, deelnemers uit alle hoeken van Europa voor wat een "must" geworden

is op de Belgische wegen. Een ding heeft me verbaasd, de omkadering van de jongeren, die talrijk aanwezig waren. Het is onze plicht te zorgen dat ze geen afkeer krijgen van onze rally's door rekening te houden met hun gebrek aan ervaring en zodoende ze aan te sporen om nog deel te nemen en samen plezier te beleven.

Verder van bij ons, in Wales, had ons broederclub een mooie "Seaside Run" uitgestippeld, langs dorpsbaantjes, langs de kust, en met een "technische stop" net op de plaats waar we Emile Materne bijna verloren hebben : hij stond te dicht bij de rotswand en werd door de wind weggewaaid. God zij dank, hij heeft het gelukkig overleefd. Een bijzonder bang moment voor ons, en veel chance voor hem. Vergeet het niet : Grimbergen (20 juli), lekker bier en een mooie rally op het programma.

Rijdt voorzichtig. Tot binnenkort.
En vergeet niet je foto's mee te delen.
Paul Saint-Mard, Voorzitter.

P.S. In het magazine SABATO van 07.06.2014 was onze vriend en oud clublid Freddy Verheyden te zien met twee volle bladzijden interview et foto's. De man is bij ons ook gekend voor zijn deelnamen aan de beroemde "Tour de France des motos anciennes". Bravo Freddy. Ik hoop je binnenkort terug te zien.

Paul Saint-Mard.



Saroléa Atlantic 1952.
B.O.M.'s Veteranentour.
Foto J.P. Thielemans.

DENICOL
LUBRICANTS

OUDE KLEPPER PARADE

Ieper

Samenkomst marktplein
vanaf 10u00
1^e vertrek vanaf 11u00

Zaterdag
23
Augustus
2014



INTERNATIONALE TOERRIT VOOR MOTORFIETSEN EN DRIEWIELERS GEBOUWD TOT 1920

IN SAMENWERKING MET HET STADSBESTUUR VAN IEPER

ORGANISATIE: V.Z.W. OUDE KLEPPER PARADE



INFO: ronald.florens@skynet.be
00 32 (0) 474 91 20 34



■ ■ ■ ■ ■



AGENCE
CAMBRE



Un peu d'histoire...

Les Frères Lodge et la bougie du même nom.

En langage local, les "Brummies" sont les habitants de Birmingham. C'est à quelques miles de là, à Rugby, que l'histoire des frères Lodge commence. Fils du scientifique Sir Oliver Lodge, véritable inventeur de la bougie d'allumage telle que nous la connaissons, Brodie et Alec n'ont pas un sou mais ils sont restés frappés par un curieux système d'allumage à décharge de condensateur conçu par leur géniteur. Alec maîtrise bien la technologie et Brodie a des aptitudes pour la paperasse et la vente. Ils décident de s'installer dans un modeste bureau de Birmingham.

Ça crée.

Pour lancer leur affaire, les frères Lodge participent au second salon d'Olympia en 1907. L'enseignement tiré de cette première participation est grand : disposer d'un produit ne suffit pas, il faut aussi attirer le public pour le vendre. L'année suivante, bien décidés à faire des étincelles, ils construisent un stand arborant une énorme bougie dont le crépitements attire la foule. Les concurrents ne sont pas ravis, et sur leur pression la supercherie est découverte : la bougie est alimentée par le secteur, et non un système de type automobile... Pas désarçonnés pour autant, les frères Lodge présentent dès l'année suivante un panneau sur lequel une série de bougies crépite sur les contours de LODGE PLUGS. Les concurrents, dont la suspicion n'est plus à éveiller, obtiennent une seconde interdiction d'exposer. La troisième année, le panneau réapparaît, mais les bougies ont été remplacées par de simples ampoules. Les concurrents tentent de s'interposer à nouveau, mais c'est trop tard car le public a pris l'habitude de se rendre chaque année sur le stand de Lodge pour découvrir quelle nouvelle astuce les frères ont inventée.

Le pot aux roses.

Le comble est qu'à cette époque, le folklore qui entoure la marque cache une drôle de vérité : Lodge ne fabrique pas de bougies. Certes, les deux frères en revendent, mais le plus gros des ventes repose sur une bobine d'allumage performante créée par leur aïeul. L'apparition de la magnéto BOSCH donnera le coup de grâce à ce système. C'est à ce moment qu'intervient l'inventeur Bernard Hoops, un ancien de la Thomson Houston Company. Hoops a créé sa petite entreprise, la Mascot Company, et a mis au point un principe d'étanchéité des bougies utilisant du verre en fusion. Les Frères Lodge s'associent à Bernard Hoops en 1913 et donnent naissance à la Lodge Sparking Plug Company.

Premiers progrès.

Dans un premier temps, Lodge retient le mica comme isolant d'électrode. Comme chez KLG, la fabrication est délicate, mais la performance est au rendez-vous. La fiabilité de la bougie Lodge gagne le monde de la motocyclette. L'apport des connaissances techniques de Hoops est tel que Lodge propose également un système d'éclairage électrique fiable et performant pour l'automobile. Les recettes permettent de financer la construction de l'usine de Rugby qui entre en production en 1916. Lodge a gagné sa réputation dans le monde automobile, et au moment où la guerre éclate, la demande du gouvernement pour des bougies aviation fiables devient pressante. Pour des raisons de sécurité militaire, Lodge passe sous contrôle technique du gouvernement. Si l'exploitation des poudrières bat son plein, c'est avec une poivrière que Lodge va s'illustrer avec sa fameuse bougie "Pepper Box Type" qui résiste aux contraintes du moteur Rolls à des régimes de l'ordre de 1500 tours/minute grâce à la mise en place d'une âme d'électrode en cuivre.

On innove encore.

A l'issue des hostilités, Lodge redevient une société privée, augmente son capital et devient Lodge Plugs Ltd. Les commandes militaires font défaut, et Lodge s'oriente alors vers l'automobile, dont c'est le début de la production de masse. C'est Lodge qui, en 1920, édite la première table de correspondance entre les véhicules et les bougies. Cette publication lui permet de se dégager du simple marché des constructeurs et de proposer ses bougies en remplacement de la monte d'origine directement auprès du grand public. Pour maintenir sa compétitivité, Lodge met en œuvre de nouvelles technologies. Le succès n'est pas au rendez-vous, mais Lodge maintient son image de marque à grands renforts de publicité.

Coup de pouce.

Grâce à la publicité, les ventes de bougies automobiles et marines se maintiennent, et Lodge attaque à nouveau le marché aéronautique. Les recherches reprennent en 1926 et débouchent sur la création des séries A30 et KR3 qui, montées sur les avions anglais, remportent le fameux Trophée Schneider de 1931. C'est l'euphorie, car la compétition est féroce, et les bougies Lodge tiennent à des régimes de 3200 tours/Minute sur le moteur Rolls Royce.

Encore un progrès.

Fort de cette victoire, Lodge continue les recherches sur une nouvelle formule d'isolateur à base d'oxyde d'alumine, dont la mise au point débouche sur la formulation du Sintox. La couleur rosé de l'isolant devient vite le signe distinctif de la marque. Le Sintox est définitivement adopté par Lodge en 1935, il présente tous les avantages du mica, mais aucun de ses inconvénients, il supporte tous les stades de la production de bougie sans faillir, on peut même le tourner à façon comme du métal. L'arrivée du Sintox arrive à point pour permettre aux pilotes anglais des records du Lac Salé

d'accomplir des exploits, mais c'est surtout à Rugby, en 1939 que l'événement le plus marquant pour l'histoire de la bougie se produit : Lodge ouvre une conférence annuelle pour permettre aux constructeurs anglais de partager les résultats de leurs recherches. Sur le plan production, c'est la révolution, car la mise en œuvre du Sintox ne nécessite plus la main d'œuvre très qualifiée nécessaire au Mica. Il ne s'agit désormais plus que de contrôler le fonctionnement de machines.

1939-1945.

Durant le second conflit mondial, la production de Lodge double. R.A.F, et U.S. Air Force absorbent à eux seuls 75% de la production. Les contraintes techniques sont élevées car l'élévation de la température de fonctionnement des moteurs et la présence de plomb dans le combustible viennent à bout des bougies en quelques heures. Lodge envisage une électrode de masse en platine, mais il faut déployer un talent particulier pour la souder sur le culot en acier. Une autre contrainte résulte de la vigueur du balayage des gaz dans les chambres, qui arrive à tordre l'électrode. Alors que les autres marques adoptent des solutions à électrodes protégées par le culot, Lodge répond en utilisant le fameux "Thoriated Platinum" qui assure une durée de vie de plus 300 heures, soit cent fois plus que l'origine, tout en conservant des électrodes saillantes.

La bougie thermocouple.

L'aéronautique fournira enfin un débouché très particulier en permettant la mise au point de la bougie "Thermocouple". Cette bougie très particulière permet bien sûr de provoquer la combustion, mais aussi de mesurer sa température. Les enseignements en matière de mise au point sont riches. La puissance maximum d'un moteur est obtenue à la température maximum et, contrairement à ce qu'on pensait, l'appauvrissement du mélange ne provoque pas forcément une élévation de la température.

Une bonne bougie ne suffit pas.

A l'issue de la guerre, les équipements de l'usine de Rugby sont transférés dans l'usine secrète de Oiney, près de Northampton. En 1949, les fondateurs ouvrent à nouveau le capital de Lodge. La marque continue à innover en concevant notamment en 1952 un système d'embout anti-vibratoire et anti-humidité : le capuchon de bougie étanche est enfin né. C'est vrai qu'avec une machine anglaise bien vibrante et une météo humide, il est le bienvenu!

Pierre Martin (Motos d'hier 12/2003).

LODGE

The experts' choice

for
fitted with
NORTON
engines

NEW INTERNATIONAL SPEED RECORDS

Mondello, Nov. 21-23, 1950

Drivers: Stirling Moss, Kenneth Gregory and John Neill	
Class 1 (500 c.c.)	
50 Kilometers	78.62 m.p.h.
10 P.M.	80.62 m.p.h.
100 Kilometers	79.50 m.p.h.
1 Hour	91.36 m.p.h.
100 Miles	91.4 m.p.h.
200 Kilometers	88.00 m.p.h.
200 Miles	89.00 m.p.h.

Class 3 (350 c.c.)	
50 Kilometers	78.44 m.p.h.
10 P.M.	78.73 m.p.h.
100 Kilometers	78.44 m.p.h.
1 Hour	89.77 m.p.h.
100 Miles	79.42 m.p.h.
200 Kilometers	77.11 m.p.h.

(Subject to event modifications)

WHAT THIS MEANS TO YOU

LODGE Plugs, used with such outstanding success in racing cars, are basically the same as those supplied for the private motorist. The insulator is the most vital part of any plug—and "SINTOX" insulation (exclusive to LODGE) is standard to all types of Lodge Plugs.

FOR EFFICIENCY—FIT

LODGE

SPARKING PLUGS

in your car

Tableau d'équivalences des degrés thermiques des principales marques : Bougies courtes (flet 12 mm).

	AC	BOSCH	CHAMPION	LOGGE	MARELLI	MARCHAL	NGK
ELECTRODE NORMALE	W45T1	L 90	CN	CW 3N	37S		
	W145T1	L 88A	HBN		36	B 4H	
	W175AT1	L 86	HN	CW 5N	35/36	B7 HS	
	W225T1	L 85		CW 6N	35		
	W240T1	L 81	2HN	CW 7N	34S		
	W260T1	L 78	3HN	CW8N		B8 HS	
ELECTRODE PROEMINENTE (P)	W145T35	L 95Y	CNY	CW5NP		BP 4H	
	W175T35	L 92Y		GT 35	BP 6HS		
	W200T35	L 87Y	HNY	CW6NP	35/1		
	42 FS	L 82Y	2 HNY		GT 34	BP7HS	
		L 81Y		CW8NP			

Tableau d'équivalences des degrés thermiques des principales marques : Bougies longues (flet 19 mm).

	AC	BOSCH	CHAMPION	LOGGE	MARELLI	MARCHAL	NGK
ELECTRODE NORMALE	W125T2	N 8	CLNH	CW 4L	36 HS	B5 ES	
	45 XL	W160T2	N 6	HBLN	CW5L	B 6ES	
	44 XL	W175T2	N 5		CW7L	35 HS	
	42 XL	W225T2	N 4		CW7L	B 7ES	
	41 8XL	W260T2	N 3	2 HLN	CW9L	34HS	B8ES
	*****	W160T30	N 16Y		CW4LP		BP 4E
		W145T30	N 14Y	BLNY		GT 35 H	BP A5ES
		W175T30	N 12Y	CLNY	CW5LP		
		W160T30	N 11Y		CW6LP		BP 6ES
		W175T30	N 10Y		CW67LP	GT34H	
ELECTRODE PROEMINENTE (P)	W200T30	N 9Y	HLNY	CW7LP			
		N 8Y				BP7ES	
		W215T30	N 7Y		CW78LP		
	41 2XLS	W230T30	N 6Y	2HLNY	CW8LP		BP8ES

Een beetje geschiedenis...

De gebroeders Lodge en de gelijknamige ontstekingskaars.

De inwoners van Birmingham worden aldaar "Brummies" genoemd. De geschiedenis van de gebroeders Lodge begint op een paar miles daar vandaan, namelijk te Rugby. Hun vader, Sir Oliver Lodge, was een wetenschapsmens en de werkelijke uitvinder van de ontstekingskaars zoals we ze nu kennen. Brodie en Alec bezitten niets maar blijven onder de indruk van het eigenaardige ontstekingssysteem bij middel van ontlading van een condensator, uitgevonden door hun vader. Alec is de technieker en Brodie heeft meer aanleg voor het papierwerk en de verkoop. Ze vestigen zich in een bescheiden kantoor in Birmingham.

Het knettert.

Om hun zaak te promoten hebben de gebroeders Lodge in 1907 aan het tweede salon te Olympia deelgenomen. De les uit deze deelname luidt als volgt : het is niet voldoende over een goed product te beschikken, maar men moet ook de aandacht van het publiek trekken om het te kunnen verkopen. Het volgende jaar vallen ze op door het bouwen van een stand met een enorme knetterende ontstekingskaars, met de aandacht van het publiek als gevolg. De concurrenten zijn nijdig en onder hun druk komt het bedrog aan het licht : de kaars is aangesloten op het net en niet op een auto systeem... niet uit hun lood geslagen komen de broeders Lodge het volgende jaar met een paneel waar de naam LODGE PLUGS omringd is door knetterende kaarsen. Vol verdenking bekomen de concurrenten een tweede tentoonstellingsverbod. Het derde jaar verschijnt het paneel terug, maar de kaarsen werden vervangen door eenvoudige lampen. De concurrenten trachten hen opnieuw uit te sluiten, maar het is te laat, het publiek heeft de gewoonte genomen, de stand van de broeders Lodge jaarlijks te bezoeken om de nieuwe uitvindingen te ontdekken.

Het geheim ontlukt.

Het toppunt in deze tijd is dat de folklore rond het merk een geheim verbergt : Lodge vervaardigt zelf geen ontstekingskaarsen. Inderdaad verkopen de broers kaarsen, maar het grootste marktaandeel is de verkoop van een uitstekende ontstekingsbobijn ontworpen door hun voorvader. Het verschijnen van de BOSCH magneto gaf dit systeem zijn genadeslag. Op dit ogenblik maken ze kennis me de uitvinder Bernard Hoops, een oudgediende van de firma Thomson Houston Company. Hoops heeft zijn eigen bedrijfje, de Mascot Company, gesticht en heeft een lekvrije ontstekingskaars op punt gezet bij middel van fusie van glas. De broeders Lodge gaan in zee met Bernard Hoops in 1913 en stichten samen de Lodge Sparking Plug Company.

Eerste vooruitgang.

In het begin was Lodge voorstander van het gebruik van mica als isolatie van de elektrode. Zoals bij KLG is de fabricatie ervan zeer delicaat, maar het resultaat is er. De vertrouwbaarheid van de bougie Lodge wordt in de motowereld erkend. Dank zij de technische kennis van Hoops kan Lodge eveneens een betrouwbaar en doeltreffend elektrisch verlichting voor de auto ontwikkelen. De winsten hiervan bieden de mogelijkheid om een fabriek in Rugby te bouwen, waar de productie in 1916 begint. Lodge heeft zijn reputatie gemaakt in de auto industrie en bij het uitbreken van de oorlog is er vanwege de regering een dringende vraag naar ontstekingskaarsen voor de luchtvaart. Omwille van de militaire veiligheid gaat de firma onder controle van de regering. Terwijl de kruitfabrieken op volle toeren draaien, wordt Lodge befaamd met een pepervatvormige bougie, het "Pepper Box Type", die aan de eisen voldoet van de Rolls motoren met een regime rond de 1500 rpm, en dit dank zij een koperen elektrode.

En het is niet gedaan.

Bij het beëindigen van de oorlog gaat Lodge terug in private handen, verhoogt het kapitaal en wordt het "Lodge Plugs Ltd". Er zijn geen militaire bestellingen meer en Lodge gaat volledig voor de automobiel sector, die aan massaproductie begint . Het is in 1920 dat Lodge de eerste overeenstemmingstabel tussen voertuigen en bougies publiceert. Dank zij deze publicatie is de afzet niet meer beperkt tot de autobouwers, en wordt de Lodge bougie rechtstreeks bij het grote publiek gepromoot als wisselstuk. Om competitief te blijven maakt Lodge gebruik van nieuwe technieken. Een groot succes wordt het niet, maar dank zij reclame bewaart de firma haar imago.

Een duwtje in de rug.

Dank zij reclame wordt de verkoop van kaarsen voor auto's en boten gehandhaafd, en Lodge toont terug interesse voor de luchtvaart. Het onderzoekwerk wordt in 1926 hervat en mondigt uit op de series A30 en KR3 die, gemonteerd op de Engelse vliegtuigen, in 1931 de befaamde Schneider Trophy winnen. De vreugde is groot, de concurrentie is wreed, en de Lodge kaarsen houden stand bij 3200 rpm op de Rolls Royce motoren.

Nog vooruitgang.

Gesteund door deze overwinning gaat Lodge verder met het onderzoek naar een nieuwe isolator op basis van aluminium oxide Al_2O_3 meer bekend onder de naam Sintox. De rose kleur van de isolator wordt vlug het kenteken van het merk. Sintox wordt vanaf 1935 definitief gebruikt door Lodge. Het heeft al de voordelen van mica, zonder de nadelen, ondergaat feilloos alle productiestadia, en kan zoals metaal gedraaid worden.

Het gebruik van Sintox ligt aan de basis van het succes van de Engelse piloten op het Zoutmeer (Salt Lake City).

Te Rugby heeft in 1939 een heel bijzonder en belangrijk evenement plaats. Voor de eerste keer in de geschiedenis van de bougie organiseert Lodge en jaarlijkse conferentie waarop de Engelse industrielen de mogelijkheid geboden wordt de resultaten van hun onderzoek mee te delen. Op het gebied van de productie is Sintox revolutionair, want het personeel hoeft niet meer even gespecialiseerd te zijn als voor het bewerken van Mica. Van nu af aan kan er machinaal gewerkt worden.

1939-1945.

Tijdens de tweede wereldoorlog verdubbelt de productie van Lodge. De R.A.F en de U.S. Air Force nemen 75% van de productie af. De technische vereisten zijn zeer hoog door de hoge temperaturen waarop de motoren werken. De aanwezigheid van lood in de brandstof is de oorzaak van de bijzonder korte levensduur van de bougie. Lodge overweegt het gebruik van een massa elektrode in platina, maar om dit te verwezenlijken worden bijzondere eisen gesteld voor het lassen op het stalen lichaam. De snelheid van de verbrandingsgassen heeft als gevolg dat de elektrode verwrongen wordt. Terwijl andere merken besluiten de elektrode te beschermen door ze in te bouwen in de culot, maakt Lodge gebruik van het welbekende "Thoriated Platinum" die goed is voor een levensduur van meer dan 300 uren , hetzij 100 maal meer dan de vorige, en dit met behoud van uitstekende elektroden.

De thermocouple kaars.

Het is de luchtvaart die een bijzondere uitweg geeft door het toelaten van de oppuntstelling van de "Thermocouple" kaars. Deze bijzondere kaars laat niet alleen toe de ontsteking te verwekken maar ook tezelfdertijd de temperatuur te meten. Deze kennis is zeer belangrijk bij het oppuntstellen van motoren. Het maximaal vermogen van een motor wordt verkregen bij de maximale temperatuur, en, in tegenstelling met wat vroeger gedacht werd, veroorzaakt een verarming van het mengsel geen stijging van de temperatuur.

Een goede kaars volstaat niet meer.

Op het einde van de oorlog worden de machines van de fabriek in Rugby verhuisd naar een geheime fabriek te Oiney, bij Northampton. In 1949, stellen de stichters het kapitaal van Lodge opnieuw open. Het merk gaat verder met de vernieuwing met het vervaardigen in 1952 van een dopje bestand tegen vocht en vibratie. Het waterdichte kapje heeft eindelijk het licht gezien. Het is zo dat het met een Engelse vibrerende machine en een vochtige meteo dit zeer welkom was! Pierre Martin (Motos d'hier 12/2003), vertaald door de Redactie.

LODGE SPARKING PLUGS
"MILES BETTER"
1ST AGAIN!

GRAND PRIX OF EUROPE
INCORPORATING THE BRITISH GRAND PRIX
Silverstone Circuit, May 13, 1950

1ST G. Farina ALFA-ROMEO **2ND** L. Fagioli ALFA-ROMEO **3RD** A. Parnelli ALFA-ROMEO
and all finishers

SAN REMO GRAND PRIX April, April 16, 1950 **GOODWOOD MEETING** RICHMOND TROPHY RACE April 10, 1950
1ST J. M. Fangio—Alfa-Romeo 1ST A. Parnelli—Maserati

★ Other 1950 wins ★
GRAND PRIX MARIA EVA DUARTE DE PERON, Argentina
GRAND PRIX MAR DEL PLATA, Argentina
GRAND PRIX ROSARIO, Argentina

* Our impressive list of 1949 successes includes *

BRITISH R.A.C. GRAND PRIX BRITISH SPRITE TROPHY RACE
BELGIAN GRAND PRIX BRITISH ROAD RACE
BELGIAN GRAND PRIX ALFA GRAND PRIX
SWEDISH GRAND PRIX
LAUSANNE GRAND PRIX

Fit LODGE
*The most successful plug
in 1947 - 1948 - 1949*

Court Saint-Etienne bis.

La balade de Court St Etienne, le dimanche de la fête des pères, tout le monde la connaît depuis des années, mais la balade du SAMEDI après-midi (pré 60) beaucoup l'ignorent et pourtant ...

Pour la première fois, avec un ami, nous nous rendons pleins de curiosité à ce rendez-vous du samedi 13h au Parc à Mitraillle de Court-Saint-Etienne. Quelle surprise, alors que nous sommes habitués à voir ce hall plein de motos et grouillant de monde, de n'y découvrir qu'une dizaine de machines (de qualité cependant) ainsi que quelques visages sympathiques heureux de nous accueillir.

Benoit Minne et son Papa, tout en sourire, nous remercient de notre présence, distribuent les road-books et annoncent le départ direction..... Ronquières.

Bof, encore une fois Ronquières !!!!

Et bien NON. Personnellement je croyais, pour avoir organisé de nombreux rallyes en Brabant Wallon, en connaître les moindres recoins. Il m'a été toutefois bien agréable d'en découvrir pleins d'autres dont j'ignorais l'existence. Par de superbes petites routes sillonnant parfois une belle campagne luxuriante ou un bois qui nous apportait un peu de fraîcheur nous sommes arrivés dans les environs de Ronquières où nous pensions trouver une halte graissage. Que nenni, le road-book nous conviait à prolonger notre route jusqu'au village de Feluy.

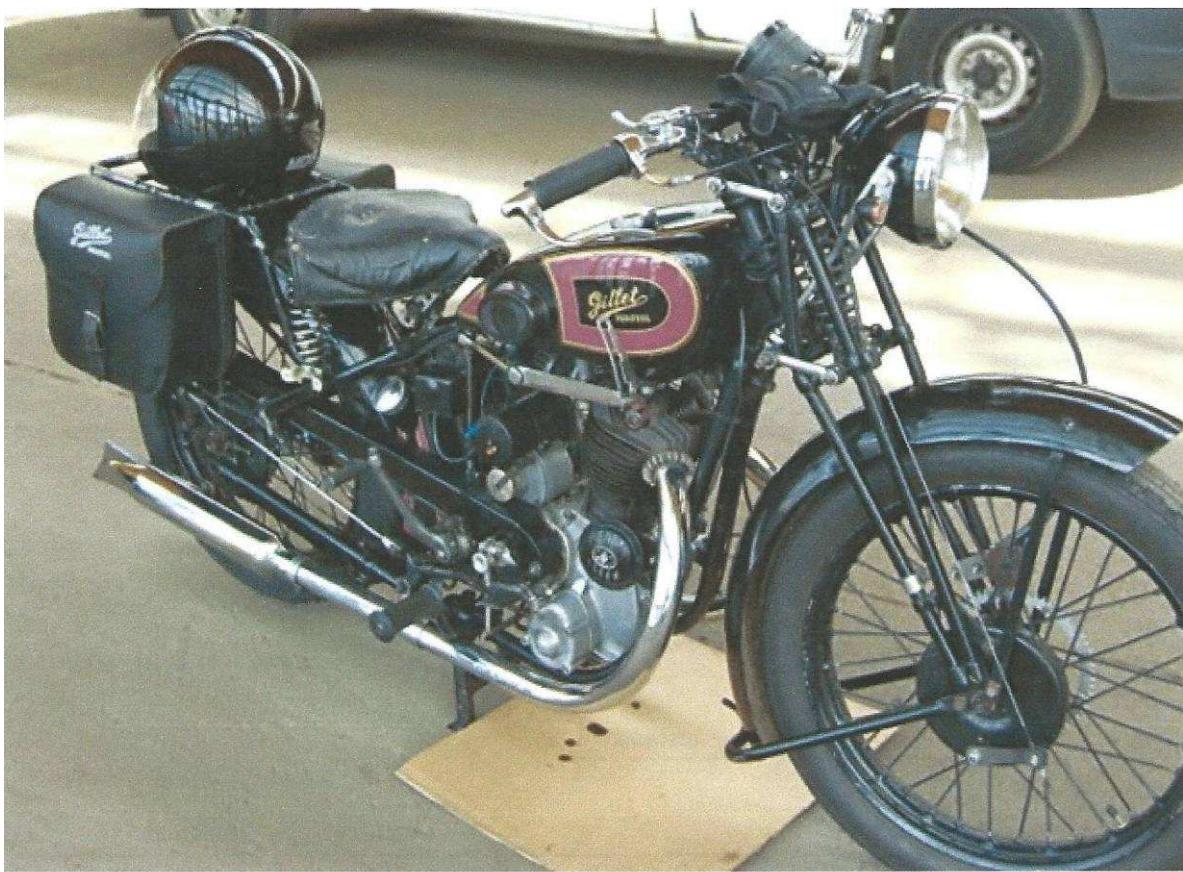
C'est sur la superbe petite place de Feluy (année +/- 1700) que nous avons laissé refroidir nos montures pendant que nous-mêmes profitions des parasols d'un établissement des plus accueillants.

Mais le road-book (très bien fait d'ailleurs) nous rappelle qu'il y a encore de la route à avaler. C'est sous un soleil de plomb que nous poursuivons notre itinéraire toujours avec le même plaisir de découverte, nous ramenant sans encombre au Parc à Mitraillle vers 18h. Commentaires et discussions vont bon train jusqu'à plus.

Avant de reprendre la route du retour, il nous faut encore remercier Benoit et son Papa qui nous ont proposé un après-midi riche en découvertes tant au niveau du tracé que de l'ambiance.

Nous ne manquerons pas d'informer nos amis et autres de cette chaleureuse balade et, c'est certain, vous pouvez compter sur nous l'année prochaine.

Michel Verbist et Pierrot Dock.



En haut, Gillet, en bas, Automoto.



B.O.M. Veteranentour 28-29 juni 2014.

Ik heb weer het geluk gehad naar de B.O.M. Veteranentour Berlare-Houffalize-Berlare te mogen rijden, wat vroeger de 9 Provincies was. Ge moet er wel wat voor doen, om 5 uur uit de nest, toilet maken, een boterham eten en dan de moto een eind de straat op duwen om de buren niet wakker te maken.

Rond 6 uur, 6.30 uur, was ik ter plaatse, en het was daar al een druk gedoe, je kon de adrenaline ruiken, of waren het de uitlaatgassen? Het is ook altijd een goed gevoel, vroegere deelnemers te ontmoeten, die om redenen van hoge leeftijd niet meer rijden maar het niet kunnen laten, de sfeer te komen opsnuiven en met wat weemoed de motoren zien vertrekken. Ik heb er weer van geprofiteerd om een eind mee te rijden, tot het eerste controlepunt, waar er al wat gesleuteld werd, kwestie van de mechaniek optimaal te houden.

Dag 2 ben ik hen tegemoet gereden, in een flinke regenbui (om de spatborden proper te spoelen) tot Sint-Lievens-Esse, en van daar terug mee tot Berlare, eindpunt.

Bijzondere deelnemers waren Tsjechen op Jawa 250 cc met een klein aanhangkarretje over de weg van Sankt-Vith, +/- 251 km de toer gereden en reden terug over de weg naar huis (hoed af!).

Het deed me plezier enkele van onze clubleden te mogen ontmoeten, sommigen als toerist in zomers kostuum met een fototoestel op de buik, zonder moto.

Het was weer een geslaagd weekend met 204 km bij op de teller.

Uw dienaar,

Mike Enfield.



Boven :Flandria Record 1968.
Onder : René Gillet 1000 cc



Toeristische rondrit van de BCTT.

In het kader van de Belgian Classic TT 2014 organiseert de CRMB, in samenwerking met de Belgische Federatie voor Oude Voertuigen, een toeristische rondrit voor oude motoren. Maar ook met een oude wagen bent U vanzelfsprekend van harte welkom. Een reden te meer om te komen genieten van een race-weekend in de prachtige streek in en rond Gedinne.

Deelname aan de toeristische rondrit is vrij en volledig gratis. Met de kortingbon van de BFOV (*de kortingbonnen van de BFOV kunnen bekomen worden in hun magazine dat wordt toegestuurd aan alle leden van de clubs die bij de BFOV zijn aangesloten*) betaald U voor het toegangsticket van U en Uw eventuele gezel(lin) elk 5€ minder. U krijgt van de BFOV bovendien elk een gratis drankenbon.

U kan ofwel op zaterdag ofwel op zondag deze rit afwerken of, waarom niet, op zaterdag in de ene richting en op zondag in de andere.

Er zal een bewaakte parking voorzien zijn voor Uw motor binnen de terreinen van de bezoekerscamping. De toegang daartoe zal zijn aangeduid. Zelfs indien U met de wagen en aanhanger komt dan nog zal er genoeg plaats zijn om U veilig te parkeren, en zelfs om Uw tentje op te slaan.

De BFOV-tent zal voor ontvangst zorgen in het rennerskwartier, vlak voor de bezoekerscamping. Een roadbook voor het parcours van +/-60km zal ter uwer beschikking liggen. Er is geen pechdienst voorzien.

Wel ter uwe beschikking in het rennerskwartier: Bar, Friterie, WC...

Belangrijk

- Elk deelnemend voertuig moet over geldige verzekerings- en inschrijvingsdocumenten beschikken.
- Iedere bestuurder wordt geacht het verkeersreglement te respecteren.
- Dit is in geen geval een wedstrijd maar wel een toeristische rondrit bedoeld om U met de streek en zijn prachtige natuur kennis te laten maken.
- In en rond de parking van de deelnemende rally-voertuigen is het ten zeerste aanbevolen om anti-diefstal maatregelen te nemen.

Rallye touristique du BCTT.

Dans le cadre du Belgian Classic TT 2014, le CRMB organise, en collaboration avec la Fédération Belge des Véhicules Anciens, une balade touristique pour les motos anciennes. Si vous venez avec une voiture ancienne, vous serez également le bienvenu. Voilà une raison supplémentaire de vivre l'ambiance d'un weekend de course dans la superbe région de Gedinne. La participation à la balade est **gratuite et totalement libre**.

Avec votre bon de réduction FBVA (*les bons de réductions de la FBVA seront envoyés via son magazine à tous les membres d'un club membre de la FBVA*), vous bénéficierez d'une réduction de 5€ sur le prix d'entrée pour vous et 5€ pour votre accompagnant. Vous recevrez également un bon FBVA pour une boisson pour vous et un bon FBVA pour une boisson pour votre accompagnant.

Vous pourrez rouler soit le samedi, soit le dimanche. Pourquoi pas dans un sens le samedi et dans l'autre sens le dimanche.

Un emplacement de parking gardé sera réservé pour votre moto dans l'enceinte du camping spectateur. Son accès sera fléché. Si vous venez avec une automobile et une remorque, le camping spectateurs offre toute la place pour vous parquer... et y planter la tente.

La tente FBVA vous accueillera dans le paddock des coureurs, juste en face du camping spectateurs.

Un roadbook pour le parcours de +/-60km vous sera remis.

Il n'y aura pas d'assistance dépannage.

A votre disposition dans le paddocks coureurs : Bar, Friterie, Wc...

Important

- Chaque véhicule participant sera en ordre d'assurance et d'immatriculation.
- Chaque conducteur respectera le code de la route. Il ne s'agit pas d'une course mais d'une ballade touristique destinée à vous permettre de profiter du paysage.
- Dans l'enceinte du parking des véhicules du rallye, il est vivement recommandé d'installer un antivol sur le véhicule.

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.

A G E N D A



RUILBEURZEN - BOURSES

16- 17/08/2014	Autotron ROSMALEN (NL) Oldtimerbeurs auto,moto,brommers	
17/08/2014	Rassemblement d'anciennes et bourse d'échanges auto-moto- camion-tracteur WERVIK	www.oldtimermeeting.be Tel. 056.31.33.38
07/09/2014	Beurs WELLEN Daalstraat, 3832 Ulbeek	www.bromfietstreffenwellen.tk Tel. 012.74.40.74
07/09/2014	Bours-Beurs CMB Sportcentrum Defensie Hertwegestraat 61 Duisburg	Tel. 02.660.59.68 Tel. 0477.310.802
13/09/2014	Oldtimer Motorbeurs Parochiezaal Sint Jan Denefstraat, 15 2275 GIERLE	dirk.eelen@gmail.com Tel. 03.311.75.26
20- 21/09/2014	Moto Retro WIEZE Thema : sidecars	www.motoretrowieze
04- 05/10/2014	Malmedy Oldtimer Bourse Auto-moto-tracteur Malmedy Expo	e-mail : oldtimerdejardin@hotmail.com Tel./fax : 080.33.91.45
05/10/2014	Retrobeurs WACHTEBEKE Jules Persijnplein	Tel. 054.50.14.46
19/10/2014	Motoretro FLEMALLE Ecole l'Envol Rue du Herdier 6 4400 Flemalle	www.motoretro.be Tel. 0473.40.97.97
26/10/2014	Moto retro LEUVEN Brabanthal	Tel. 0475.58.08.87
01- 02/11/2014	Beurs + Expo Militaire moto's Fabriekspand Veldstraat 59 ROESELARE	www.veteraanmotorenhoutland.be

08-09/11/2014	Ruilbeurs OMC HERSELT 2230 Blauberg - Herselt	Tel. 0499.67.30.44
15/11/2014	LOMC beurs (pre-1965) Don Boscostraat 6 Houthalen Helchteren	www.LOMC.be Tel. 0475 24 79 94
22/11/2014	Oldtimerbeurs BroMo Kreidler - Zündapp Voetbalterrein Hoogton 5 2260 Westerlo	info@marcomartinez.be
07/12/2014	Retro Moto Beurs Stadsfeestzaal Demervallei 14 AARSCHOT	www.retromotoaarschot.be Tel. 015.22.55.84
13/12/2014	Oldtimerbeurs RANST Domein Moervelden	www.vetfrakken.be
	Elke 2 ^e zondag van de maand “koffie en karossen” Kofferbakverkoop “in de fortuin” gemeenteplein Kontich. Van 10u tot 12u.	www.reKup.net/link/AMC-Contich

TREFFENS - CONCENTRATIONS

19/07/2014	Tussen Leie en Schelde Motoren pré-1975	info@veteraanmotorenhoutland.be
20/07/2014	GRIMBERGEN Veldkantrally	Info : oldtimerveldkant@gmail.com
21/07/2014	Balade Arbre à Cames +/- 90 km Motos pré-1940 À ARBRE organisation VMCB	www.arbreacames.be Tel. 081.47.91.47
31/07 au 03/08/2014	4 ^{ème} Tour Basco Béarnais Domaine d'Agerria (France 64)	Les Pétochons Pyrénées BP80081 F-64403 OLORON Cedex
03/08/2014	Reynaertrit pré-1975	info@veteraanmotorenhoutland.be
01-03/08/2014	WELSH DRAGON TOUR VMCC South Wales Section	aberthaw@excelpower.co.uk
16-17/08/2014	Retrofolies de SPA Plus de 1000 véhicules anciens dans la ville (auto, moto, solex,...)	www.retromobileclubdespa.be Tel. 087.79.53.53
17/08/2014	7830 SILLY MC Vieux Moulin de Mauvinage rassemblement de véhicules anciens (auto, moto, sidecars, militaires)	Tel. 068.56.85.83 après 18 h Tel. 068.56.85.90
17/08/2014	D'Oude Glorieën Selsaete Oldtimerrit moto + brommers Kerkstraat 64 A ZELZATE	Tel. 09.345.08.86 na 19.30 uur
17/08/2014	Rassemblement d'anciennes et bourse d'échanges auto-moto-camion-tracteur WERVIK	www.oldtimermeeting.be Tel. 056.31.33.38

23/08/2014	IEPER Marktplaats Oude Klepper Parade pré-1920	Info : ronald.florens@skynet.be Tel. 0474.91.20.34
27- 31/08/2014	Tour de Provence Motos d'avant 1945	http://motoclubsenas.com
30- 31/08/2014	Historic Motos Ardennais Pré-1990 à Jéhonville	www.motorclubchevy.be Tel. 0497.14.84.10
31/08/2014	BMW Classic Tour (jaren'70 + 2-kleps) ANDENNE	Hans Crabbe : Tel. 052.35.99.25 www.BMWclassictour.be
06/09/2014	WUUSTWEZEL oldtimertreffen Zandbergrun (auto + moto)	Tel. 03.669.73.56 www.zandbergrun.be
07/09/2014	Moto Retro Famenne Ardenne Balade d'Automne Motos pré 1960	www.mrfa.be Tel. et fax : 084.32.22.84 Gsm 0498.31.53.38
07/09/2014	Klakvelotreffen pré-1940	info@veteraanmotorenhoutland.be
07/09/2014	27ste internationaal bromfiets treffen te Wellen 2 rondritten door de mooie Haspengouwse natuur	www.bromfietsstreffenwellen.tk Tel. 012.74.40.74
14/09/2014	International classical transport meeting Blauwbuik toerrit EKSAARDE	oldtimerke @gmail.com Tel. 0477.21.79.85
21/09/2014	Oldtimerrit GULLEGEM	6volt@hotmail.be http://www.oldtimerrit.blogspot.be/
21/09/2014	Veteranentreffen pre-1975 OOSTENDE Wapenplein	www.veteranentreffenoostende.be

EXPOSITIONS TENTOONSTELLINGEN

16- 17/08/2014	Antwerp Expo American Stars on wheels Auto + moto	www.americanstarsonwheels.com
20- 21/09/2014	Moto Retro WIEZE Thema : sidecars	www.motoretrowieze
01- 02/11/2014	Beurs + Expo Militaire moto's Fabriekspand Veldstraat 59 ROESELARE	www.veteraanmotorenhoutland.be

COMPETITION CROSS TRIAL CIRCUIT

04- 06/07/2014	Bikers classic Spa Francorchamps Avec course CRMB (350 et 500cc avant 1972)	www.crmb.be
23- 24/08/2014	Belgian Classic TT GEDINNE	www.crmb.be Tel. 0486.91.22.00

GEDINNE 23-24 Août 2014 : voir article/zie artikel.



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 or 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



Souvenir 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 !