

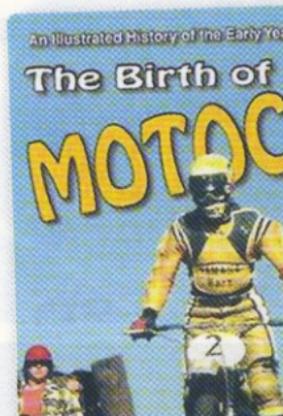
BRITISH CAFÉ RACERS & ITALIAN CAFÉ RACERS

Café-racers zijn (nog steeds) een tot de verbeelding van vele motorliefhebbers sprekende categorie motorfietsen: machines die er stilstaand al uitzien of ze 180 rijden en uitgerust zijn met veel chroom en aluminium. De café-racer ontstond in Engeland en voor veel liefhebbers van het genre is een 'echte' café-racer er dan ook eentje die gebaseerd is op een Britse motorfiets. Zij komen ruim aan hun trekken met het door de Duits-Nieuw-Zeelandse auteur Uli Cloessen samengestelde en door Veloce Publishing in Engeland uitgegeven "British Café Racers". In 128 pagina's op formaat 25 x 25 cm passeren tal van roemruchte merken, van AJS tot Weslake, in sportieve uitmonstering de revue, waarbij overigens zowel AJS als Weslake een buitenbeentje is, want de afgebeelde AJS is een 7R Boyracer en dat is toch echt een serieuze racemachine en dat geldt ook voor de acht getoonde Weslakes. Beschouw je een café-racer puur als een racemotor voor de openbare weg (dus met verlichting en een kenteken), dan vallen deze machines af. Dat geldt ook voor motoren als een Vincent Grey Flash, een Matchless G50, Manx Nortons



en enkele Seeley-specials. Maar mooi zijn ze wel! Dat geldt voor nagenoeg alle in dit boek opgenomen machines, waaronder diverse iconische combinaties van rijwielgedeelte en krachtbron: de Norvin, met een Vincent V-twinblok in een Norton Featherbed-frame, de Triton met een Triumph twin of triple in een Norton-frame, de Tribsa, waarbij een Triumph-blok in een BSA-frame gelepeld is of een Noriel: een Norton Featherbed-frame met een Ariel Square Four motorblok. Nog exotischer zijn een uit twee Enfield eencilinders gebouwde V-twin en BSA- en Norton-rijwielgedeelten met JAP kopklep V-twinblokken. De nadruk ligt in dit boek op de afbeeldingen, die stuk voor stuk van hoge kwaliteit zijn. De Engelstalige tekst beschrijft uit welke componenten de getoonde motoren zijn opgebouwd, waarbij ook specialisten als Andy Molnar, Egli, Weslake, Rickman, Godet en Seeley aan bod komen. Het boek sluit af met een hoofdstuk over hedendaagse leveranciers van alles wat de bouwer van een café-racer maar nodig kan hebben. Handig voor wie de 250 kleurenfoto's in het boek een inspiratie zijn om zelf een café-racer te bouwen. Van hetzelfde formaat en dezelfde opzet is het ook door Uli Cloesen samengestelde "Italian Café Racers". Dit boek begint echter bescheiden, tenminste wat de cilinderinhoud van de in het eerste hoofdstuk beschreven motoren betreft: een uitgebreid overzicht van de vele Italiaanse merken die sportmodellen van 50 tot 125 cc bouwden. Daarna volgen de 'zware jongens' en passeren machines als Benelli's, Motobi's, Ducati's, Morini's, Guzzi's, Laverda's en uiteraard MV's de revue. Dit boek sluit niet af met een lijst van producenten, maar met een hoofdstuk over een 'upside-down' motorfiets: de Nembo, waarbij het 1925 cc (!) driecilinderblok ondersteboven in het frame hangt. De schrijver vraagt zich er bij af: "Is it a café-racer, a streetfighter or a stylish über-naked roadster?" Als allerlaatste in dit boek zijn een paar pagina's gewijd aan Italiaanse elektrische sportmotoren. Tja, wat je er als klassiekerliefhebber ook van vindt, we zien hier wel de toekomst en zelfs een onverdacht klassieke merknaam als Saroléa prijkt tegenwoordig op een (overigens best succesvolle) racer! Net als bij het boek over Britse café-racers is het fotowerk ook hier om van te smullen en moet je constateren dat ze ook (of misschien wel: juist) in Italië wel weten hoe een sportieve motor er uit moet zien. Het ISBN van "British Café Racers" is 978-1-845848-96-5, dat van "Italian Café Racers" is 978-1-845847-49-4. Beide boeken zijn leverbaar via Het MotorRijwiel (zie pag.76-77) en kosten €35,- per stuk. (Hvd)

dirtrackraces die vanaf de jaren '50 op plaatsen zoals paardenrenbanen, werden gehouden. Het was er gegarandeerd, maar de belangstelling voor het crosscountry-gebeuren was in de jaren '50 niet zo groot. De deelnemers moesten nog enkele decennia wachten om succes te hebben. Pas in de jaren '60 werd de belangstelling voor de motocross naar Europese maten geïntroduceerd. Alles kwam in de jaren '60 in versnelling toen Edison Dye, de Amerikaanse van Husqvarna-motoren, de Zwitserse en Zweedse prijdder Torsten Hallman in 1966 naar Nederland voor een aantal demonstraties kwam. In 1967 werd Canada. Een jaar later volgden de eerste Nederlandse fabrieksrijders Bengt Aberg en Roger Dierckx, evenals de CZ-sterren Roger De Vlaeminck, Robert en de Brit Dave Bickers. In 1968 was de introductie van de 'Intercontinental' 1968-'69, gevolgd door de 'Triumph' 1970-1971 vanaf 1970. Onze landgenoot Frank de Witte was destijds één van de gouden rijders die hij werd in 1973 zelfs officieel wereldkampioen in de Open 500 cc! In 1974 werd de Amerikaanse motocross. Gevolgd door de Amerikaanse freelance-schrijver en -fotograaf die bij de meeste wedstrijden aanwezig was en van aantekeningen en foto's erover schreef. Het is een boek over hoe een in motocrosskrijden uit te binnen enkele decennia uitgroeide toonaangevende motocrossland. Het softcover boek telt 126 pagina's met 126 zwart-wit foto's en bijna 100 inkleurige foto's van 10 x 28cm en het ISBN is 9781584430111. Het is Engelstalig en kost £21.95 (exclusief btw) of ca. €28,- en is verkrijgbaar in Nederland rechtstreeks bij uitgever Brooklands Books op brooklandsbooks.co.uk (FG)



Café racers are (still) one captured the imagination of many motorcycle enthusiasts speaking motorcycles category: machines that halt all look like if they 180rijden and equipped with lots of chrome and aluminum. The café racer was born in England and for many fans of the genre is a 'real' café racer, therefore, one that is based on a British motorcycle. They get more than their money with the compound and published by Veloce Publishing in England by the German-New Zealand author Uli Cloessen "British Caféracers". 128 pages in size 25 x 25 cm pass many famous brands, from AJS to Weslake in dportieve attire discussed, which incidentally is both AJS as Weslake an outsider, because the depicted AJS is a 7R Boyracer and that is really a serious racing machine and that also applies to the eight shown Weslakes. Do you consider purely a café-racer as a racing engine for the road (due to lighting and license plate), these machines fall off. Fat also applies to engines as a Vincent Grey Flash, a Matchless G50, Manx Nortons and enkjele Seeley specials. But his beautiful them! This applies to virtually all machines included in this book, including several iconic combinations of chassis and power: the Norvin, with Vincent V-twin engine in a Norton Featherbed frame, the Triton with a Tirumph twin or triple in a Norton frame, the Tribsa, with a Triumph-block in a BSA frame with Ariel square Four engine. Even more exotic are one of two Enfield single cylinder built V-twin and BSA and Norton bicycle parts with JAP OHV V-twin blocks. That emphasis on Tue book on the images, that are provided each one of high quality. The English text describes the components that the mentioned engines are built, including specialists as Andy Molnar, Egli, Weslake, Rickman, Seeley Godet and discussed. The book concludes with eem chapter on contemporary suppliers of everything the builder of a cafe racer but need. Convenient for whom the 250 color photos in the book are an inspiration to themselves to build a cafe racer. **Of the same size and design it is by Uli Cloesen composite "Italian Cafe Racers". This book starts, however modest, at least for the displacement of the engines described in the first chapter: a comprehensive overview of the many Italian brands that have built sport models from 50 to 125 cc. Daana follow the 'tough guys' and passing machines and Benelli's Motobi', Ducati, Morini's Guzzi's Laverda and of course MVs reviewed. This book does not close with a list of prudenten but with a chapter on the 'upside-down' motorcycle: (!) The Nembo, where the 1925 cc three cylinder block hangs upside down in the frame. The writer asks it to "Is it a cafe racer, a streetfighter or a stylish über-naked roadster?" Last in this book are a few pages dedicated to Italian electric sport bikes. Well what you like classic lovers also find, we see here the future and even an unsuspected classic brand as Saroléa prijky against bility on (incidentally quite successful) racer!** Like the book on British café-racers is the photographic work here to feast and you must observe that they (or perhaps: correct) know how a sporty engine should look like in Italy.