



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



CMR – Cemec-Ratier

Décembre 2016



P 912 228
Revue mensuelle
Bureau de dépôt: Juprelle
Editeur responsable:
Roland Mignolet
Chaussée de Tongres 645
4452 WIHOGNE



Compte : BE16 0015 8114 6274 GEBABEBB
VMCB asbl Chaussée de Tongres, 645 4452 Wihogne

Informations générales sur le club **0470/856 145** info@vmcb.org
Informations sur les assurances et l'immatriculation **0470/856 146** assurances@vmcb.org

Président:	Lenaerts Eric Mielestraat 5 3770 Val-Meer	0470 85 61 45 info@vmcb.org
Vice-Président	Philippet Eddy Rue de l'Arbre Croix 272 4460 Horion-Hozemont	04 250 51 24 (soir) 0475 80 09 08 eddy.philippet@philippet.be
Secrétaire:	Vandermersch Ann Rue du Stade 30 4000 Rocourt	04 224 28 79 0496 14 84 69 annvandermersch@hotmail.com
Trésorier	Deneve Michel Rue Bruyères Caton 33 1390 Grez-Doiceau	010 84 06 77 0497 52 71 01 mich.deneve@skynet.be
Administrateurs:		
	Beaufays Jean-Pierre Chemin des Crêtes 116 4130 Esneux	04 388 10 37 0477 20 51 00 jpbeaufays@skynet.be
	Dalem Jean-Christophe Rue Grihanster 24 4870 Nessonvaux	087 26 92 04 bsadalem@gmail.com
	Grenier Eddy Rue Large Ruelle 20 4470 Saint-Georges	0495 75 72 20 motofn91@gmail.com
	Lange Philippe Rue de Lens St Servais 5 4254 Ligny	0496/23.14.41 phil.lange@skynet.be
	Leroy Philippe Ronheuville 35 4570 Marchin	085 21 14 57 0495 77 75 21 pady1er@gmail.com
	Mignolet Roland Chaussée de Tongres 645 4452 Wihogne	04 278 32 50 (journée) 04 224 28 79 (soir) atmospherecuir@yahoo.fr

Les articles reçus sont publiés tels que les auteurs les fournissent et sous leur entière responsabilité. L'éditeur responsable

ditorial

Chers Amis,

Mesdames Isabelle Vandendriessche de Gourdinne, Dominique Leclercq de Fexhe le Haut Clocher, Madi Onkelinx de Berloz et Messieurs Emile Boxho de Ivoz-Ramet, Rinaldo Bontempi de Olne, Olivier Vanval de Flémalle sont venus nous rejoindre ce mois. Nous leur souhaitons la bienvenue.

Depuis le crash du site vmcb.org l'an dernier, celui-ci se reconstruit petit à petit. La documentation technique a fait sa réapparition ! N'hésitez donc pas à vérifier si le manuel d'utilisation ou de pièces de rechange recherché ne figure pas dans la bibliothèque avant d'acquérir une pâle copie onéreuse. Par ailleurs, si vous désirez enrichir la bibliothèque en ligne, prenez contact avec notre documentaliste JP Beaufays (coordonnées ci-contre).

Vous manquez d'idées de présents à glisser sous le sapin, n'hésitez pas à visiter l'espace shop de notre site : <http://vmcb.org/index.php/fr/annonces/25-articles>

Au plaisir de vous revoir, et pourquoi pas, s'il fallait encore le rappeler, à la réunion mensuelle du club au musée des transports de Liège tous les 3èmes vendredis de chaque mois. Prochaine réunion, vendredi 16 décembre à partir de 19h30.

*Lenaerts Eric,
Président*

ans nos familles

Nous avons appris tardivement le décès de Mr Massonet Jean-Charles, membre depuis 2011. Nous adressons toutes nos condoléances à sa famille et ses proches.

Nous avons également appris le décès de Jacques Van Hoye, survenu le 26 octobre, à l'âge de 62 ans. Jacky, professionnel du stand de foire, nous avait offert son aide gracieusement afin de réaliser de superbes expositions au Hall des Foires de Coronmeuse.

Ci-dessous, vous pourrez lire un petit mot que nous avons reçu de son épouse suite aux nombreux hommages que vous avez rendus :

*Mon motard est parti,
Pas pour un jour,
Pas pour un weekend,
Mais pour toujours...*

*Merci à tous ses amis motards,
Ceux qui l'ont escorté,
Ceux qui l'ont salué,*

*Ceux qui ont pensé très fort à lui.
Ne le pleurez pas, il ne reviendra pas,
Buvez juste un petit verre à sa "nouvelle "santé".*

Merci pour tout.

Son épouse Ginette et sa famille

article du mois

CMR-CEMEC-Ratier

Jean-Pierre Beaufays

A la dernière réunion du VMCB, Roland Servais est venu avec une énigme rappelant la célèbre scène du crapaud dans la bouteille dans le film « Les bronzés font du ski »: Comment sortir du carter d'un moteur flat-twin un embiellage qui y semblait à jamais enfermé ?

Plusieurs s'y sont essayés sans succès et c'est finalement Thierry Debergh qui a magistralement résolu le casse-tête.

Doit-on en conclure que le port du short confère un doigté exceptionnel ?

Ce moteur, qui s'apparente aux BMW R12 si ce n'est que le carter ne s'ouvre pas en deux comme chez ce dernier en a intrigué plus d'un.

De même, beaucoup de personnes qui ont vu ma petite collection se sont interrogés sur l'identité d'une moto peu courante dans notre pays, à mécanique d'apparence germanique, mais pourtant française.

De là m'est venue l'idée de résumer la saga de ces machines françaises de l'immédiat après-guerre, essentiellement construite pour équiper les motards de l'état.

Durant la seconde guerre mondiale, l'occupant utilisait un grand nombre de motos sur le sol français.

Beaucoup étaient des Gnome et Rhône AX2 récupérées lors de la capitulation de l'armée française ou fabriquées pendant l'occupation dans l'usine Terrot réquisitionnée.

Beaucoup de ces dernières ont d'ailleurs la réputation d'avoir été sabotées par les ouvriers français qui les construisaient.

Mais on y trouvait également de nombreuses machines de fabrication allemande, essentiellement TWN, DKW, Zündapp et BMW.

Comme il fallait entretenir ce parc, de nombreux ateliers de maintenance allemands avaient été créés.

Le plus important était le HPK 503 installé au 58 avenue Mozart à Paris.

Lors de la libération de la France, l'armée allemande en déroute a abandonné sur place de nombreuses motos ainsi qu'un stock très important de pièces détachées dans ces ateliers.

La France devant d'urgence motoriser ses administrations, les pouvoirs publics décidèrent de tirer parti au maximum de ce matériel laissé par l'occupant.

C'est pourquoi les pouvoirs publics créèrent, dès 1944, le CMR, « Centre de montage et de réparation » géré par des anciens ouvriers du HPK 503.

Outre l'entretien et la réparation des Gnome et Rhône AX2, le CMR, basé à Neuilly sur Seine, où se trouvaient également les ateliers FN-France, avait pour mission de reconstruire des motos sur base du matériel allemand.

C'est ainsi qu'environ 300 BMW-CMR12 (R12), ainsi que quelques R66 et R71 furent d'abord remontées sur base du stock de pièces et livrées aux administrations.

Le CMR disposait également de 80 moteurs 750 ohv de BMW R75 (dites « Russie »). Certains de ces moteurs furent montés dans des parties cycle de R71 mais, en rupture de stock sur les parties cycle, le CMR commença à fabriquer les pièces manquantes. Ces 80 motos, très rares de nos jours et très recherchées des collectionneurs, surtout Français, reçurent l'appellation R73.

A noter que les cadres fabriqués par le CMR se distinguaient de ceux de fabrication allemande par l'utilisation de tubes à section ronde alors que les allemands étaient de section ovale.

Le CMR disparaît en 1945 pour faire place au CEMEC « Centre d'étude des moteurs à explosion et à combustion », fournisseur officiel de l'administration qui est chargé de construire des pièces adaptables, de continuer d'exploiter les stocks existants, et d'assurer la maintenance des machines de l'Etat.

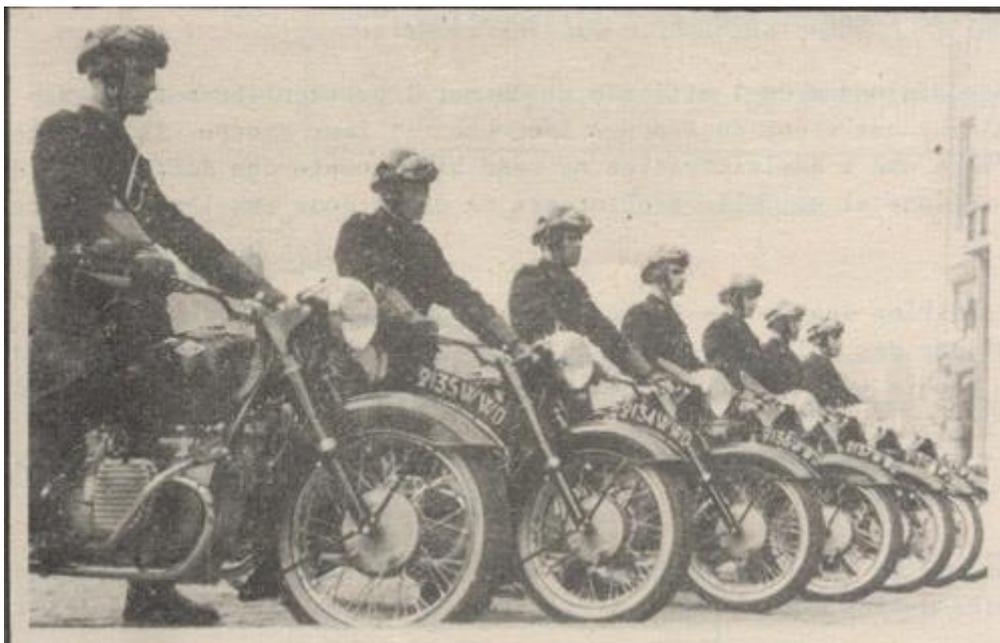
Pour la petite histoire, je possède une Gnome et Rhône XA2 dont le moteur porte une plaquette « CEMEC » avec la date 15-7-54, attestant que ce dernier en avait reconditionné la mécanique à cette date.

Le CEMEC sort alors sur base des BMW R12 et R71 une machine entièrement de sa fabrication à l'exception des quelques premiers exemplaires qui furent montés avec les derniers moteurs R12 en stock.

Baptisée L7, cette moto avait une partie cycle fort inspirée des R71 et une mécanique à soupapes latérales, copie quelque peu modifiée sinon améliorée de celle de la R12.

Le carter moteur était d'une pièce (d'où la difficulté pour sortir l'embiellage), et, à part quelques exemplaires toujours équipés du levier manuel, disposaient d'un tortueux système de changement de vitesses au pied.

Quoiqu'il fût très semblable au R12, aucune pièce de ce moteur, à part les cylindres, n'était interchangeable avec celles des R12. Même pas le collecteur d'admission comme notre ami Joseph Colin en a fait la douloureuse expérience.



Peintes toutes uniformément en noir, ces motos n'étaient pas proposées à la clientèle privée mais équipèrent de nombreuses administrations où elles étaient beaucoup plus appréciées que les lourdes AX2 ou les René Gillet à la mécanique antédiluvienne.

C'est pourquoi, toutes celles qui sont actuellement entre les mains de collectionneurs proviennent des Domaines.

Un modèle à soupapes en tête fut passé à l'étude en 1953.

Baptisé C8, il devait disposer d'une mécanique totalement originale mais des raisons financières empêchèrent cette mécanique de voir le jour.

19 C8 furent néanmoins construites mais leur mécanique n'était autre que celle de la L7 sur laquelle on avait greffé des cylindres inspirés des Zündapp KS750. La chaîne de distribution était double alors qu'elle était simple sur la L7.

Cette moto développait quand-même 34 cv et atteignait 160 km/h maximum contre 20 cv et 134 km/h pour la L7. Le moteur de Roland est de ce type.

Pour l'anecdote, ce moteur équipa en 1954 les 20 dernières automobiles Rosengart appelées « Sagaie ».

En 1954, la maison Ratier, dont la principale activité était la fabrication d'hélices d'avions, rachète la CEMEC et reprend la fabrication de la L7.

Les L7 Ratier se distinguaient des CEMEC par un réservoir beaucoup plus globuleux.

La fabrication de la L7 fut interrompue en 1958 et on estime à 2500 le nombre d'exemplaires sortis d'usine.

Le dernier modèle Ratier fut la C6S, une 600 cc flat twin à culbuteurs.

Le moteur était entièrement conçu par la firme et il était monté dans une partie cycle nettement modernisée avec en particulier une suspension arrière oscillante.

1057 C6S furent construites de 1958 à 1962.

A noter que certaines sources citent également un modèle C5 qui aurait été produit à la fois chez CEMEC en 1954 et chez RATIER en 1957.
Il s'agissait d'un 500 cc à culbuteurs vraisemblablement issu du C8 mais je n'en sais pas plus.

Caractéristiques de la L7

Moteur bicylindre à plat 78X78 à soupapes latérales.
748 cc, 24 cv à 4800 t/m.
Carburateur : 1 solex type automobile ou 2 Gurtner.
Boîte à 4 rapports.
Transmission par cardan.
Suspension : télescopique à l'avant, coulissante à l'arrière.
Réservoir : 19 litres.
Poids : 190 kilos.
Vitesse maximum : 134 km/h.

LA SEULE
GROSSE
MOTO
FRANÇAISE
DE
CLASSE
INTERNATIONALE

Ets RATIER
ALÉ. 43-60
97 à 103,
Avenue
Pierre
Brossolette
MONTROUGE
(Seine)

VITESSES CHRONO GARANTIES
160 km/h. avec la 600 cc. C 6 S
170 km/h. avec la 500 cc. C 5 GS

RATIER

Département de la Compagnie Générale de T.S.F.

 **Billet d'humeur**

Démonteurs fous

Jean-Pierre Beaufays

De trop nombreux collectionneurs sont pris d'une frénésie de démontage lors de l'acquisition de leurs motos.

Sous divers prétextes, le plus fréquent étant de se prémunir contre le vol, leurs machines, sitôt rentrées se voient entièrement démontées et les pièces stockées suivant une logique qui n'appartient qu'à leur propriétaire.

C'est ainsi que ce qui pourrait être une honnête collection de véhicules en état d'origine, se retrouve sous la forme d'un ramassis de pièces pas toujours aisées à identifier.

Leur propriétaire, quand il ne l'oublie pas lui-même, est le seul à connaître l'emplacement des pièces de chaque moto et s'imagine toujours avoir le temps de les restaurer, même si la raison lui dicte que trois ou quatre vies lui seraient nécessaires pour arriver à ses fins.

Et lorsqu'il quitte malheureusement ce monde, ses héritiers se retrouvent dans un bien compréhensible embarras lorsqu'ils doivent tenter de reconstituer les motos dans le but de les vendre.

Nous avons tous eu l'occasion de nous trouver devant de telles 'collections'.

Parfois, le démontage s'est limité à déposer la mécanique tout en la laissant entière.

Dans ce cas, rassembler les éléments de chaque machine ne sera pas trop malaisé pour un connaisseur du modèle. Tout en sachant évidemment que nombre de petites pièces seront toujours manquantes quand on s'attèlera à la restauration de la moto.

Mais parfois, c'est beaucoup plus grave car tout est entièrement démonté.

Ce qui était au départ des motos entières et parfois fort intéressantes se résume à des caisses de pignons et autres éléments mécaniques, une rangée de fourches, une autre de cadres, une autre encore de roues et des étagères où s'alignent réservoirs, selles, garde-boue, carburateurs, magnétos, et pièces diverses.

En voulant épargner ses machines, notre démonteur fou les a irrémédiablement perdues, réduites qu'elles sont à servir de pièces de rechange pour d'autres qui ont eu la chance de rester entières.

Une autre raison de ce démontage peut être le désir de l'acquéreur d'une moto à restaurer d'entreprendre au plus vite sa remise en état, impatient qu'il est de profiter de l'objet qui parfois pendant longtemps suscita sa convoitise.

Malheureusement, la nature humaine est ainsi faite que la lassitude s'installe insidieusement.

On achète une pièce, parfois à l'issue de longues et pénibles tractations, et dans les premiers temps qui suivent son acquisition, on ne s'intéresse plus qu'à elle. On réunit autant de documentation que possible à son sujet, on passe des heures sur le net à chercher des informations, on court toutes les 5 minutes lui rendre visite au garage et on téléphone ou 'émaille' à ses copains dans la joie de leur faire part de notre nouvelle acquisition.

Et c'est alors qu'il faut pouvoir se discipliner et laisser la belle telle qu'elle est jusqu'au moment où on sera certain que la restauration qu'on débutera pourra être entièrement menée à ses fins.

Si on ne parvient pas à s'astreindre à cette discipline, on se retrouvera à la tête d'une quantité de machines démontées dont la restauration a été frénétiquement débutée puis dont on s'est progressivement désintéressé suite à l'achat d'autres motos qui nous ont plus intéressé sur le moment ou parce qu'on s'est heurté à des difficultés de restauration qu'on n'a pas eu envie d'affronter immédiatement.

Parfois même, des motos 'en cours de restauration' sont vendues à perte car on s'en est dégoûté.

J'ai longtemps commis ce type d'erreur et il m'est souvent arrivé de vendre des machines dont la restauration était parfois bien avancée mais dont je m'étais désintéressé souvent suite à l'acquisition d'autres.

A présent, peut-être avec la sagesse de l'âge, je n'ai plus que des motos complètes, restaurées ou non, parfois même reconstituées et assemblées 'à blanc' et je m'arrange pour ne plus en avoir qu'une ou deux 'en chantier'.

Une liste à l'attention de mes héritiers a été dressée et régulièrement mise à jour.

C'est peut-être un début de paranoïa.

Mais heureusement, après l'ère des motos plus belles que neuves, la nouvelle mode des véhicules « dans leur jus » épargne de plus en plus des motos qu'on trouve intéressant de maintenir telles quelles.

A ce sujet, j'ai lu cette semaine dans LVM que, suite au décès de son original propriétaire, une importante collection d'épaves allait être mise aux enchères. Motos entassées dans des hangars humides ou même à l'air et à la rouille libres. Beaucoup de pétochons français mais quand-même quelques pièces plus intéressantes telle une Indian Powerplus. Je me demande à combien tout ça va partir.

Bonnes restaurations à vous tous et bonne hibernation à vos fières montures.



Le mot du Vice-Président calendrier jaune 2017

Eddy Philippet

Chers organisateurs d'événements et de balades,

La météo hivernale étant déjà à nos portes et les motos dans les garages, il est temps de préparer la saison prochaine. Depuis des années votre club vous communique les dates de vos événements afin qu'ils soient une réussite pour vous et pour les participants.

*Le petit **calendrier jaune du VMCB** est une institution, un document indispensable dans notre portefeuille, afin de le sortir chaque fois que l'on nous demande « Tu es libre tel dimanche ? » Mais ce calendrier des événements et sorties ne se fait tout seul !*

Par le passé, Michel Bovy avait à cœur de vous téléphoner pour connaître les dates de vos balades ou autres événements. Depuis cette année, ce sont deux personnes du C.A qui l'élaborent, Philippe Leroy et le soussigné.

Afin de perpétuer le calendrier jaune pour la saison 2017, je vous demande de prendre quelques minutes de votre temps pour nous communiquer vos dates et intitulés d'événements (par mail ou par téléphone à Philippe Leroy et/ou Eddy Philippet – coordonnées complètes en page 2 de votre revue) et ce le plus rapidement possible afin de pouvoir publier un calendrier provisoire dans notre revue expédiée fin janvier. Et il serait dommage que votre organisation n'y soit pas reprise.

Il y a beaucoup d'organisations qui ne se trouvent pas sur le calendrier jaune par manque de place, mais bien dans la revue et sur le site internet du club <http://vmcb.org/index.php/fr/calendrier> où nous avons à cœur de publier tout ce qui peut concerner notre passion. Vous verrez que les dates connues sont déjà renseignées. Vérifiez si votre organisation y est bien reprise.

dim 15/01/2017 Bourse de Marche

dim 22/01/2017 Hibernamur

dim 19/02/2017	Bourse " les vis d'jonc " du 50cc tarcienne hall Omnisport 5640 Lanefte
sam 25/02/2017	Bourse de SCHILDE Lindenstraat 10 2970 Schilde
dim 19/03/2017	Cout de Kick Promenade de Val Dieu
dim 23/04/2017	Cantons de l'Est
dim 30/04/2017	4^{èmes} Pré 40 à Saint-Hubert
dim 07/05/2017	Petits Cubes
dim 14/05/2017	Marche-Bastogne-Marche
je 25/05/2017	Balade ancienne motos de trial Daussois
sa 27/05/2017	Balade Motos Verte Classiques "enduro vintage" Daussois
dim 28/05/2017	Balade Motos route "ancêtre" (pré 80) Daussois
sa 27/05/2017	Coupe moto légende
dim 28/05/2017	Coupe moto légende
dim 04/06/2017	Eddy's Tour
sa 17/06/2017	WE Nostalgie Herve
dim 18/06/2017	WE Nostalgie Herve
dim 18/06/2017	Florennes
dim 25/06/2017	22 ^{ème} oldtimer Brommerbeurs Zaal (den Donk) kapelweg 52 2300 thurnhout (zevendonk) B
dim 02/07/2017	Balade de Novilles
sa 15/07/2017	Balade musee Yesterday
ve 18/08/2017	Liège-Nancy-Liège
sa 19/08/2017	Liège-Nancy-Liège
dim 20/08/2017	Liège-Nancy-Liège
me 23/08/2017	Tour de Provence pour moto AV45
ve 25/08/2017	La nocturne
dim 27/08/2017	Tour de Provence pour moto AV45
dim 27/08/2017	La Herstalienne
dim 03/09/2017	Balade du Renouveau
dim 17/09/2017	Les Motos Belges
dim 24/09/2017	Balade de Marie-Rose et Marcel Dodion
dim 01/10/2017	Franc Warret Version P leroy (Balade des Vallée Namuroise)
dim 15/10/2017	Retro Moto Flemalle (Bourse)
dim 22/10/2017	Moto retro Leuven Brabant 1 3001 Heverlee/Leuven sortie Haasrode E40

Dans l'attente de vous lire ou de vous rencontrer lors de nos réunions mensuelles chaque 3^{ème} vendredi du mois au Musée des Transports en Commun à Liège, Rue Richard Heintz, 9 où c'est l'occasion de discuter moto, restauration, conseils etc. et de passer une agréable soirée.

T-shirts VMCB - RAPPEL

Les t-shirts sont disponibles dans les couleurs suivantes : noir, bleu roi, pacific grey (gris clair), sport grey (gris foncé) ou sand (sable), de la taille S à 4XL.

Prix : 15 € pièce frais de port compris ou 13 € pièce à partir de toute commande minimale de 3 t-shirts (port compris). Toute commande devra être payée d'avance et passée **exclusivement** auprès de Philippe Lange qui vous communiquera la procédure à suivre.

Lange Philippe
Rue de Lens St Servais 5 0496/23.14.41
4254 Ligney phil.lange@skynet.be

NOUVEAU !!!!!

Vous pouvez maintenant commander une chemise VMCB, manches courtes ou longues. 5 Coloris au choix. Vous trouverez sur notre site VMCB une page sur laquelle vous visualiserez les coloris.

Prix unitaire frais de port inclus 38€.

Prix unitaire sans envoi : 35€.

Liège-Nice-Liège – 2015

Didier Bralion, ouvrier lors des grandes aventures nous a envoyé son récit du dernier voyage Liège-Nice-Liège. Vous le trouverez, agrémenté de nombreuses photos sur le site VMCB.org.



04 Décembre Retro Moto Beurs Aarschot

Retro Moto Beurs Aarschot est une bourse spécialisée pour motos classiques et anciennes, cyclomoteurs, pièces détachées, accessoires et documentations.

Un grand assortiment vous est offert par des professionnels et des particuliers.

Chaque année un thème ou une marque spécifique est exposée dans un stand central

Heures d'ouverture : de 10h00 à 17h30, ou à la salle polyvalente « STADSFEESTZAAL » à Aarschot Demervallei 14, 3200 Aarschot.

Renseignements : retromoto@hotmail.be ou 015/22.55.84

17-18 Décembre Central Classic Expo Houten NL

Foire internationale pour motos classiques et cyclomoteurs dans le centre du pays, près d'Utrecht, sera le lieu pour les amateurs de Motos classiques le week-end avant Noël.

Grâce à son emplacement le long de la A27, un parking gratuit pour les visiteurs et une salle située juste à côté du parc est un endroit idéal pour les exposants.

Il y a un grand restaurant où vous pouvez vous asseoir, boissons et gastronomie.

Les prix; Visiteurs: entrée 10 €, - Les femmes et les enfants de moins de 12 gratuit. Samedi. Dimanche 10.00-17.00 10.00-16.00.

Renseignements info@centralclassics.nl

petites annonces

Vos recherches et vos ventes sont publiées une seule fois, toutefois si votre recherche ou votre vente n'ont pas abouti, vous pouvez demander une reconduction via pady1er@gmail.com ou 0495/777.521.

vendre

JAWA 640 Black Style 11/04/1992, 350cc bicylindre roulante avec papiers et clés, toujours immatriculée.

SAROLEA A4 400cc 1951, en bel état roulante, moteur embrayage boîte magnéto dynamo couvercle de fonte neuf, toujours immatriculée a mon nom.

Leroy Philippe 085/21.14.57 ou 0495/777.521 ou pady1er@gmail.com

Oural M72, 750cc latérale, copie de la BMW R71, à restaurer, complète, avec documents belges datant de 1945.

Dniepr MT9, sans papiers, complète, type export, 650cc culbutée, bon état de marche. (Acquise avec l'intention, de monter ce moteur dans le partie- cycle M72, créant ainsi un attelage puissant d'hiver avec marche arrière.)

Heinz Rövenich 087 659701

HONDA Goldwing 1100 GL de 1984 roulante

MOTO GUZZI California 1976 roulante

BMW 1000 4Cyl à plat (non roulante)

Lecomte Jacques 0497/541566

recherche

Cherche réservoir, garde- boue(s) pour **BMW R51/3**. Heinz Rövenich 087/ 659701

Pour **Harley-Davidson FL 1200 Shovelhead** de 1967, cherche culasse et culbuterie complète du cylindre arrière, couvercle du carter de transmission primaire.

Jean-Pierre Beaufays. T. 0477205100, jpbeaufays@skynet.be

calendrier du mois

04/12	Retro Moto Bourse Aarschot Stadsfeestzaal	015/22.55.84
10/12	Oldtimeurbeurs pré 75 Ranst Vetfrakten	info@vetfrakten.be
17-18/12	Central Classic Expo 3992 Houten NL	info@centralclassics.nl
15/01	Bourse de Marche MRFA	084/31.52.49
22/01	Sortie traditionnelle HIBERNAMUR	0498/31.17.94

**Matériaux de construction-
Bois- Bricolage-Peintures-Outillage**

NEUBAT S.P.R.L.

Av. de la Station, 66 4130 **ESNEUX** (gare)

Téléphone 04/380 42 23

FAX 04/ 380 24 01

Ouvert de 7 à 18H30 Le samedi de 8 à 15

LIVRAISON À DOMICILE PAR CAMION GRUE



Etre vu, c'est être connu !

**Votre partenaire en vêtements publicitaires,
sportifs et professionnels.**

**Broderies et sérigraphies réalisées en nos ateliers.
La qualité, le service, votre image et les délais sont
nos priorités !**

**Eaux de nettoyage et dégravage de sérigraphie
épurées avant rejet !**

**Tél.: 087 22 39 45 - Fax : 087 23 01 73
info@oritex.be - www.oritex.be
Rue de l'Avenir, 10 - ZI des Plenesses
4890 THIMISTER**



**TOUT pour le VéloSoleX
Achat-Vente-Entretiens-Réparation-
Restauration**

**Pièces neuves et d'origine
WWW.SOLEXISTE.BE**

**0492/ 76 23 53
Chavée des Loups 6 B
4280 THISNES**



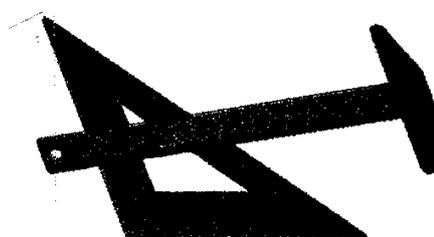
**Roland Mignolet
Selles**

**Garnissage de side-car
Garnissage automobile**

**643, Chaussée de Tongres,
4452 WIHOGNE**

atmospherecuir@yahoo.fr

04 278 32 50 fax 04 278 71 61



**TOITURE
SANTO**

**GRAND RUE 52
4870
TROOZ**

**☎ 04/351 75 01
0495/32 23 63**

BArt Leather

**Tout en cuir sur mesure
pour votre ancienne moto:**

couvre-selle, trousse à outils,
sangles, sacoche, etc. ...

Cuirs et matériaux de qualité supérieure
d'origine belge!

Réparations et restaurations
de pièces anciennes possible.

Aussi: **ressorts de selle** sur mesure!

b.ooghe@skynet.be
0474/23.96.57

Qualifié en sellerie et autres métiers du cuir.
Membre du VMCB et
amateur de motos anciennes.

Website bientôt!



Co-Joint

Rue Côte d'Or, 279
4000 - Liège
Tel +32 4 252 17 41
Fax +32 4 252 14 02
www.cojoint.com

*Votre Partenaire
Industriel!*

SOUDURE

OUTILLAGES

ÉTANCHÉITÉ

PNEUMATIQUE

PRODUITS TECHNIQUES

FLEXIBLES HYDRAULIQUES

TRANSMISSION DE PUISSANCE

NETTOYEURS HAUTE PRESSION

*Dépannage
24/24*



Lu - Je : 8h30-12h & 13h-17h

Ve : 8h30-12h & 13h-16h30

Sa : 8h30-12h 30

PNEUS COLLARD BOVY

GROSSISTE EN PNEUS ET JANTES

TOUTES MARQUES

MOTO , VOITURE ,UTILITAIRE , AGRICOLE

WWW.PNEUSCOLLARDBOVY.BE

INFO@PNEUSCOLLARDBOVY.BE

TEL : 087/228.884

EN PROMO PNEUS MOTO

Réduction prévue pour les membres du VMCB