



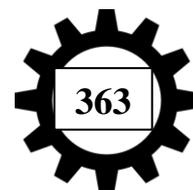
PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



Megola

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

Août 2017





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 0470 85 61 45
 3770 Val-Meer info@vmcb.org

Vice-Président Philippet Eddy 04 250 51 24 (soir)
 Rue de l'Arbre Croix 272 0475 80 09 08
 4460 Horion-Hozemont eddy.philippet@philippet.be

Secrétaire: Vandermersch Ann 04 224 28 79
 Chaussée de Tongres 645 0496 14 84 69
 4452 Wihogne annvandermersch@hotmail.com

Trésorier Deneve Michel 010 84 06 77
 Rue Bruyères Caton 33 0497 52 71 01
 1390 Grez-Doiceau mich.deneve@skynet.be

Administrateurs:

 Beaufays Jean-Pierre 0477 20 51 00
 Chemin des Crêtes 116 jpbeaufays@skynet.be
 4130 Esneux

 Dalem Jean-Christophe 087 26 92 04
 Rue Grihanster 24
 4870 Nessonvaux bsadalem@gmail.com

 Grenier Eddy 0495 75 72 20
 Rue Large Ruelle 20 motofn91@gmail.com
 4470 Saint-Georges

 Lange Philippe 0496 23 14 41
 Rue de Lens St Servais 5 phil.lange@skynet.be
 4254 Ligny

 Leroy Philippe 085 21 14 57
 Ronheuville 35 0495 77 75 21
 4570 Marchin pady1er@gmail.com

 Mignolet Roland 04 278 32 50 (journée)
 Chaussée de Tongres 645 04 224 28 79 (soir)
 4452 Wihogne 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,

Les aoûttiens se réjouissent, les juilletistes ont des souvenirs plein la tête, la valse des vacanciers peut commencer. En parlant de souvenirs, des dires des participants, la grande aventure édition 2017 fut un grand cru. Pas moins de 45 motos prenaient le départ du musée des transports de Liège le 01/07 pour rallier Bratislava, certains avec plus ou moins de chance que d'autres. Les participants ne manqueront certainement pas de nous conter leurs diverses péripéties et anecdotes du voyage.

Ceci étant dit, de nouveaux membres sont venus nous rejoindre, souhaitons la bienvenue à Philippe Renson de Cheratte, Jacques Belge de Stoumont, Richard Brett de Jalhay, Michel Lambert de Oupeye, Rudi Lucchesi de Grace Hollogne.

Si vous n'avez pas encore renvoyé votre formulaire pour le Liège-Nancy-Liège, il est plus que grand temps (voir détails dans la revue précédente).

Comme de coutume, grâce aux réductions obtenues par la FVBA, vous avez pu participer aux Bikers Classic à prix réduits. Merci aux différents intervenants ayant rendu tout ceci possible, dont, comme d'habitude, le garage moto Kockelmann ayant joué le rôle de boîte aux lettres.

*Attention, suite à l'organisation du Liège-Nancy-Liège, la **prochaine réunion du mois d'août** sera, comme chaque année, reculée d'une semaine et **aura lieu le 25 août**. Elle est conjuguée avec la désormais traditionnelle nocturne et son BBQ dont vous trouverez l'invitation dans ces pages.*

*Lenaerts Eric,
Président*

ans nos familles

Nous avons la tristesse de vous annoncer le décès de Monsieur Henri Monfort survenu ce 27 juin. Nous présentons toutes nos condoléances à sa famille et à ses proches.

'article du mois

Megolamanie

Jean-Pierre Beaufays

La Megola, construite à Munich, était sans conteste une des moins orthodoxes de toutes les motocyclettes.

En effet, si Singer avait le premier pensé à monter un moteur en étoile dans une roue pour rendre celle-ci motrice, les créateurs de la Mégola, ayant repris cette idée à leur compte, l'exploitèrent au-delà de toute mesure.

Non seulement le moteur comptait cinq cylindres disposés en étoile, mais encore il était rotatif et entraînait, par un train épicycloïdal, le moyeu de la roue à une vitesse réduite de 6 à 1 par rapport à la sienne propre.

Une autre originalité, et non la moindre, consistait en ce que le cadre était remplacé par une coque en tôle d'acier emboutie et rivetée, de sorte que le conducteur était assis comme dans un fauteuil sur un siège à dossier qui rappelait celui d'une voiture.

D'ailleurs, la Mégola n'était-elle pas, dans l'esprit de ses créateurs, une espèce d'automobile à deux roues, ce qui justifiait le surnom de « bi-car » qui lui était parfois donné.

Mais d'où provenait ce nom de Mégola ?

Il ne signifiait pas que son créateur fût un mégalomane dyslexique mais c'était la combinaison des deux premières lettres du patronyme de ses trois concepteurs :

Me désignait Meixner, un banquier suisse qui finançait l'affaire, Go, c'était cockerell, l'ingénieur dessinateur de la machine, dont la lettre G avait remplacé l'initiale C pour des raisons d'euphonie et LA rappelait le nom du chef de fabrication le technicien Landgraff.

Mais la Mégola était surtout l'œuvre de Fritz Cockerell, brillant ingénieur, qui, en 1919, et quoique non fumeur avait déjà créé la société Mégo qui produisit la Pax, une motocyclette d'architecture plutôt classique, à ceci près que son moteur était un trois cylindres rotatif placé à l'intérieur de la roue arrière.

Cette Pax, fabriquée à très peu d'exemplaire et dont je n'ai pu retrouver aucune photo, semble donc bien être l'ancêtre direct de la Mégola.

Certaines sources affirment que le but inavoué de la fabrication de ces motos était de tester des moteurs destinés à des avions.

En 1921, à Munich, fut donc créée la Mégola Motoren AG qui commença à produire un nouveau modèle de moto.



Sur le premier prototype, le moteur était toujours un 3 cylindres en étoile mais placé cette fois dans la roue avant.

Cependant, le modèle commercialisé était pourvu d'un moteur dont le nombre de cylindres avait été porté à 5. La Mégola se présenta alors sous l'aspect qui fit sa renommée.

Tous les modèles fabriqués entre 1921 et 1925 étaient quasiment identiques si ce n'est un renforcement de la fourche avant.

Malgré son allure non conformiste, la Mégola remporta d'emblée un franc succès et fut produite à environ 2000 exemplaires.

Le moteur était disposé autour du moyeu de la roue avant et l'entraînement de cette roue était épicycloïdal, de sorte que, lorsque le moteur donne son régime maximal de 3600 t/m, la roue ne tourne qu'à 600 t/m.

Ainsi, à chaque tour de roue, la moto reçoit 15 impulsions du moteur, ce qui lui donne une souplesse rare, rendant inutile la présence d'une boîte de vitesses.

Quant au moteur lui-même, assez compact, il ne pèse qu'une trentaine de kilos et trouve aisément place à l'intérieur d'une roue chaussée d'un pneu de 700 X 15, dimension qui est aussi celle de la roue arrière.

Les cylindres borgnes à soupapes latérales sont en fonte grise.

Les carters et les pistons sont en alliage léger tandis que le vilebrequin et les bielles sont usinés dans de l'acier au nickel-chrome.

A droite de la fourche, un seul carburateur sans flotteur car le moteur est rotatif alimente en mélange les 5 cylindres.

L'alimentation, s'opère au moyen de deux petits arbres creux fixes, qui partent du carburateur et débouchent dans une conduite à la base du moteur, d'où partent les tubulures d'admission des cylindres.

Ces arbres ont des bases coniques sur lesquelles sont fixées les cames de la distribution, qui demeurent donc immobiles pendant que tournent autour d'elles les courts poussoirs des soupapes d'admission et d'échappement.

Un ingénieux dispositif permet de déplacer les cames au moyen d'un levier de manière à retarder la fermeture des soupapes et de décompresser les cylindres lors de la mise en route.

A gauche, se trouve une magnéto à haute tension assurant l'allumage par l'intermédiaire d'un système de balais fixés à un rotor, relié à son tour aux câbles des 5 bougies.

L'éclairage et la charge de batterie sont fournis par une dynamo entraînée par le moyeu arrière par l'intermédiaire d'un engrenage et d'un câble flexible.

La batterie est disposée sous le siège du conducteur.

Il y a deux réservoirs à essence. Le principal, de 14,75 litres inclus dans la coque rivetée alimente une nourrice de 2,3 litres placée sur le côté droit de la fourche avant.

Comme le réservoir principal est situé plus bas que la nourrice, cette dernière doit être régulièrement alimentée au moyen d'une pompe à main.

Le graissage à huile perdue est assuré par une pompe à piston au départ d'un réservoir de 2,3 litres disposé à gauche de la fourche avant symétriquement à la nourrice de carburant.

La coque autoporteuse en acier embouti riveté comporte un siège rembourré muni d'un dossier et situé à seulement 65 centimètres du sol.

La suspension est assurée à l'avant par un seul ressort à lames et à l'arrière par 2 ressorts à lames placés de part et d'autre de la roue.

Pas de frein à l'avant mais un double frein à la roue arrière constitué d'un tambour muni de deux mâchoires extérieures et deux intérieures commandées respectivement par la main et le pied.

L'équipement de la machine est très complet.

En plus de l'indicateur de vitesse, on trouve un ampèremètre et un manomètre indiquant la pression régnant dans le réservoir à essence.

Ces indicateurs sont éclairés pour une lecture nocturne.

Un porte-bagages optionnel peut supporter un siège de passager et une double béquille est articulée à la roue avant supportant le moteur.

Outre 'à la poussette', la moto pouvait être démarrée en utilisant cette béquille.

On lançait le moteur en faisant tourner la roue manuellement et une fois ce dernier démarré, on se mettait en selle et on basculait la moto en bas de la béquille.

Il fallait évidemment une certaine dextérité pour éviter les démarrages trop brusques et les calages.

Une version 'Sport' était également proposée.

Elle était dépourvue de suspension arrière et munie d'une selle conventionnelle.

Au guidon d'une de ces machines munie d'une roue avant de série, Toni Bauhofer atteignit en 1923 sur la piste de l'Avus à Berlin, la vitesse de 145 km/h.

Performance très appréciable avec une moto à soupapes latérales et une seule vitesse.

Caractéristiques

Moteur : Rotatif à 5 cylindres en étoile, placé dans la roue avant, à 4 temps et à soupapes latérales.

Cylindrée : 640 cm³.

Alésage X course : 52 X 60 mm.

Puissance : 10 ch à 3600 t/m.

Allumage : Par magnéto.

Eclairage : Par dynamo et batterie.

Transmission : Sans boîte de vitesses mais avec un réducteur épicycloïdal d'un rapport de 6/1.

Réservoirs à essence : Un principal de 14,75 l et une nourrice de 2,3 l.

Réservoir à huile : 2,3 l.

Partie cycle : Coque en tôle d'acier rivetée.

Suspension : 2 ressorts à lames semi-elliptiques à l'arrière. 1 quart elliptique à l'avant.

Pneus : 28 X 3 à talons.

Freins : 2, à la main et au pied. A l'arrière seulement.



Retour vers le futur

Jean-Pierre Beaufays

Le CA du VMCB vient depuis peu d'entrouvrir sa porte aux motos 'un peu plus récentes'. Quelques organisations très ciblées en nombre néanmoins très limité recevront désormais sa bénédiction pour accueillir à leur départ des motos raisonnablement postérieures à 1960 suivant l'appréciation de leurs organisateurs.

C'est notamment le cas de la visite chez Yesterdays qui partira ce samedi 15 juillet, sans pépin j'espère, de Herstal.

Mais soyons bref, c'en est donc malheureusement terminé de l'éternelle jeunesse dont notre bon club nous faisait jusqu'à présent bénéficier.

Il possédait en effet le pouvoir, convoité depuis des millénaires par des chercheurs de tout poil d'arrêter le temps.

Depuis ce jour fatidique de l'assemblée Générale de 1987, nos motos avaient cessé de vieillir. A cette occasion, la date limite à laquelle elles devaient avoir été construites pour être dignes de susciter notre intérêt avait été définitivement et immuablement fixée au 31 décembre 1960.

Toute réalisation postérieure jouissait d'une jeunesse éternelle.

Qu'elle date de 1961 ou de 2017, une moto était 'jeune'.

Si ce pouvoir du VMCB s'était étendu aux pilotes, nonobstant mes cheveux rares et ma barbe chenue, j'étais à jamais âgé de 37 ans. Merveilleux.

A l'instar de ce qu'affirmaient les affiches d'un goût douteux que nos responsables de la sécurité routière avaient naguère disposées le long de nos autoroutes.

Quant à notre Président, il avait tout juste 10 ans. Mieux que chez Fanta....

Mais c'en est, du moins partiellement, fini de ce beau rêve.

Nos anciennes ont brusquement, et probablement pour très longtemps, vieilli d'un bond d'une vingtaine d'années.

Chez nous, le temps n'est pas progressif mais sporadique.

Curieuse notion de chronologie mais c'est comme ça.

Ce samedi 8 juillet, nous étions une poignée du club à assister comme spectateurs et comme suiveurs 'pirates' à la commémoration trisannuelle du Circuit des Ardennes.

Véhicules superbes et exceptionnels, surtout les voitures, et théoriquement tous antérieurs à 1927.

A remarquer une rarissime Saroléa bicylindre de 1904 conservée dans un état d'origine exceptionnel.

Ou reconstitué à s'y méprendre

Mais tous ces participants officiels jouaient dans la cour 'des grands'.

Les prix d'inscription (un pour chaque jour) donnant, outre quelques babioles, juste droit à se balader sur routes ouvertes et de se nourrir dans des restos à 4 étoiles étaient suffisamment élevés pour dissuader les humbles motards que nous sommes.

D'où la bien involontaire participation 'pirate' qui nous a quand-même valu les très nombreuses marques de sympathie du large public disposé tout le long de notre route.

Au vu de toutes ces mécaniques, une question que je me suis souvent posée m'est revenue à l'esprit :

Pourquoi la valeur d'un véhicule, auto ou moto est-elle proportionnelle à la complexité et à la fragilité de ses composants ?

Plus son moteur est merdique et peu fiable, plus un véhicule vaut cher.
Je préfère de loin un bon moteur en fonte, à soupapes latérales, avaleur de kilomètres sans problème, pourtant peu coté, à tous ces culbuteurs et arbres à cames en tête à la con aux réglages tellement délicats et tellement peu durables.
A chacun ses goûts et ses moyens mais n'y aurait-il pas un peu de snobisme la dessous ?
Bonnes balades à tous sur vos bonnes populaires.



La vie du club

30ième anniversaire Auto Rétro Mosan

Roland Mignolet

Le 11 juin, accompagné de Philippe Leroy, Philippe Lange, Michel Deneve et Jean-Pierre Vanséveren, nous avons participé à la balade sur un parcours de 100 km au travers du Condroz. Un brunch nous attendait au départ dans un très beau cadre, la ferme de Hepsée à Verlaine.

Des arrêts étaient programmés dans certaines demeures anciennes de prestige. Le thème étant les automobiles Springuel, constructeur hutois d'automobiles de luxe avant 1914.

JP et moi-même avons même visité partiellement (en compagnie du propriétaire) le rez de chaussée du château de Barvaux en Condroz.

Bel itinéraire, bel accueil, lent durant les premiers kilomètres à cause des voitures. Mais dès la sortie de Huy et suite aux premières haltes hutoises organisées, nous avons roulé seulsenfin à nous 5.

Nous pourrions nous inspirer de ce type de programme pour fêter dignement un anniversaire de notre Club.

6ième balade de Florennes

Jean-Claude BRISKO (dit OLAF) et Chantal

Le 18 juin 2017, 6ième balade de Florennes : un régal, une journée annoncée très belle et chaude, la météo a tenu ses promesses, l'organisation aussi. Un parking aisé et spacieux, à quelques mètres de la place, une fois la moto déchargée, je rejoins la place Verte, aussi très spacieuse, ou un collaborateur du Staff Jean-Louis, installe d'office des cartons sous les motos, les anglaises sont friandes de fuites.

A l'accueil, bonne ambiance et saines retrouvailles, je salue Bernadette bien préoccupée par des soucis de santé, qui toutefois a tenu, à épauler son chéri d'organisateur.

J'avale mon croissant et petit pain au chocolat, je mets en place mon roadbook, l'heure du départ approche, Marc rassemble les participants pour communiquer les dernières modifications et changements dûs à des travaux.

Nous avons le choix : un motard du Staff nous ouvre la route, ou faire confiance à notre analyse du roadbook. Marcel Dodion et moi avons usés des deux.

Un très beau tracé dans des régions que l'on ne connaît pas, ou fort peu.

Premier arrêt à Givet, terrasse le long de la Meuse service efficace et cordial. Démarrage vers le lieu du repas c.a.d. Mariembourg à la Brasserie des fagnes, établissement somptueux avec de belles terrasses, très bien connu dans la région, accueil parfait, des tables nous avaient été

attribuées et nous attendaient, beaucoup de monde, aussi dû à cette belle journée. Si vous êtes un jour dans la région allez pousser la porte.

Nous avons pu choisir à l'accueil du matin notre repas : pain de viande ou poulet à l'estragon, le dessert : glace ou profiteroles, le tout servi dans un délai raisonnable et bon.

Départ pour la boucle de l'après-midi : un parcours différent de celui du matin, un peu plus rapide. Marcel et moi avons décidé de tester nos connaissances en lecture de roadbook et avons roulé à deux, en direction de Couvin, Cul-des-Sarts, ... Chimay, de belles routes, paysage différent.

Arrêt de l'après-midi à la Brasserie du Casino à Chimay, là aussi parking aisé au bord d'un parc ombragé, terrasse au frais, tout ce que l'on aime.

Retour vers Florennes, Place Verte au lieu de l'accueil " Au P'TI bonheur".

Dernier drink, et réception du souvenir...une bouteille de bière 75 cl Fagne Triple, que du bonheur.

TRES belle journée de +/-150km.

Merci à l'équipe des organisateurs dans l'ombre, à l'assistance assurée par Alain, Jean-Louis et Bernadette et bien sûr à Marc, ainsi qu'aux personnes qui ont véhiculé ma bien-aimée (pour d'autres, mon " CHAT"). A reproduire l'année prochaine.

nformation

Communiqué de la FBVA

Information à ne pas prendre à la légère pour votre Liège Nancy, voir vos sorties balades qui vous conduisent en France.

Ce message est envoyé à tous les amateurs de motos anciennes.

Nous avons été avisés qu'en France, une nouvelle législation était d'application quant aux gants de protection.

En effet les gants de protection doivent être homologués et doivent porter le sigle CE ou la nouvelle norme dite EPI (Equipement de Protection Individuelle). Elle (en France) doit figurer sur les gants sous la forme d'un logo symbolisant un motard sur une moto.

Il est important de vérifier avant le départ vers la France que vous avez des gants de protection homologués.

Le casque lui doit comporter l'homologation européenne : une étiquette cousue sur la jugulaire et portant la lettre E suivie d'un chiffre le tout entouré d'un cercle. Il doit également comporter 4 dispositifs réfléchissants (un sur chaque coté du casque).

Le port du gilet jaune n'est pas obligatoire, sauf en cas de panne et doit être présent avec la moto.

Par contre, la législation belge, ne l'oblige pas à l'heure actuelle. Voici pour rappel les conditions de l'équipement à porter en Belgique (source FEBIAC)

Équipement

Les motocyclistes et les passagers (adultes et enfants) des véhicules de plus de 50 cc doivent porter l'équipement suivant :

- casque (avec agrément CE) ;
- gants ;
- veste à manches longues ;
- pantalon long ;
- bottes ou bottines protégeant les chevilles.

Il est bien entendu préférable d'acheter cet équipement dans un magasin spécialisé.

Sur les cyclomoteurs et les scooters, seul le casque est obligatoire. L'unique exception à l'obligation du port du casque concerne les motos, trikes et quadricycles légers qui possèdent un compartiment passager, le conducteur et le passager étant protégés par une ceinture de sécurité ou un système de sécurité pour enfant.

Le conducteur d'un speedpedelec (≤ 4000 W et ≤ 45 km/h) doit porter un casque, mais un modèle cycliste suffit.

n v i t a t i o n s

Le dimanche 30 juillet balade de Cerexhe-Heuseux

Salle "Le Bienvenu", au centre de Cerexhe Heuseux.

Droit d'inscription : Pilote 16 €, passager 14 €, comprenant le road book, déjeuner, dîner (vol au vent ou boulet, frites à volonté + dessert).

08h30: Accueil, inscription et collation pour les participants à la balade

09h30: Formation des groupes et départ de la 1^{ère} boucle, environ 60Km.

12h00: Dîner à la salle "Au Bienvenu"

14h00: Départ de la 2^{ème} boucle, environ 90Km.

17h30: Retour à la salle

Organisateur: a.s.b.l. AU BIENVENU, Renseignements: Pierre DORTHU 04-387.57.21

Lieu : Cerexhe .

Le 6 août 8^{ème} Hesbytour

08h30 : accueil sur le parking du Brico, Taverne le St Eloi, rue St Eloi 62 à Waremme

09h30 : départ pour une boucle de 70 km, arrêt graissage à Marneffe

12h00 : dîner au Lunch Garden de Jambes

14h00 : départ de la seconde boucle de 60 km avec arrêt graissage sur la place de Wanze au café Le Wembley.

Organisateur : VMCB représenté par Philippe Lange pour des motos d'avant 1961.

Réservation souhaitée pour le RB : 0496/ 23.14.41 (après 16 h) ou phil.lange@skynet.be

Envoi possible du RB par mail

Le 13 août Rétro tour William Stembert

Rallye touristique pour voitures et motos de plus de 25ans.

Lieu : place St Georges à Limbourg.

09h15 : accueil

09h30 : départ

Participation 25€ et 20€ pour enfants de moins de 12 ans. Ce prix comprend : petit déjeuner avec un café, dîner avec deux boissons, road book et la plaquette souvenir.

Renseignements et inscription : Luc DELSEMME 0474/50.16.97 www.retrotour.be

Merci de verser le montant sur : BE75 8002 1551 1951

Le 25 août promenade Nocturne

Balade semi-diurne (120 Km), semi-nocturne au Road book (pensez à votre éclairage) ou petits groupes pour motos d'avant 1961.

18h30 Accueil et BBQ au Musée des Transports en Commun de Liège.

20h30 Départ (120Km)

Heure de retour selon le rythme au musée

Inscription obligatoire pour le BBQ (brochette, pdt, crudités : 6 €) avant le mercredi 23 août
e.lenaerts@gmail.com - téléphone: 0475 84 14 47

Une Organisation du VMCB, asbl, représentée par Eric Lenaerts.

Le 27 août 3^{ième} Herstalienne organisée par le VMCB

La Herstalienne est une balade pour motos construites au « Pays de Liège ».

Parking voitures & remorques à l'hypermarché Carrefour (Rue Basse Campagne 1, 4040 Herstal), fléchage jusqu'au lieu de départ;

08h30 : Accueil Place des Demoiselles (Rue St Lambert 10, 4040 Herstal) et petit déjeuner.

09h30 : Départ de la balade ;

10h30 : passage dans la cour de la FN et visite (gratuite) du musée Ars Mechanica ;

12h00-13h30 : Restaurant Saroléa : Buffet de pâtes, fromage et pain, soft compris ;

13h30 : Départ de la boucle de l'après midi dans le pays de Herve ;

16h00 : retour à la Place des Demoiselles.

Inscription sur réservation avant le 21/08 : info@vmcb.org ou +32 (0)470 856 145

Coût : prévente 15€/Pers par virement bancaire sur le compte

VMCB asbl : BE16 0015 8114 6274

Communication libre: 3069000217, Nom, Prénom, moto, année construction ou paiement le jour même sur place 20€.

Le 3 septembre é^{nième} balade du renouveau **« sur les routes de mon enfance »**

08h30 : Accueil au café « chez Ruelle », Place Belle Maison 17, 4570 Marchin

09h30 : Départ de la balade ;

Repas au restaurant « les Sept Meuses » à 5170 Rivière

17h00 : retour au café « chez Ruelle » à Marchin

Une balade de +/- 150 km pour motos d'avant 1961.

Inscription avant le 31/08 : easyrider1964@live.be +32 (0)495 770 740

Une organisation du VMCB, asbl, représentée par Michaël Dienne.



BMW R 100 RT de 1979 et un side-car Vélorex de 1992
Jacques Vincent 0473 96 70 81

Moto GUZZI California 850cc T3, en état avec papiers.

HONDA Goldwing 1100cc, en état avec papiers.

BMW K100 en état, mais nécessite une remise en route, avec papiers.

Table pour Moto avec cric hydraulique, en état de fonctionnement + sangles.

LECOMTE Jacques tel : 0497/54.15.66 ou 071/33.02.05

Matchless GL 3 S, 350ccc de 1957 bel état d'origine avec carte grise Belge,essai a volonté sur rendez-vous.

Offre à partir de 3800€.

Tel : 0494/ 234.710 ou jp.amil@yahoo.fr

Pour **FN M70**; pignons d'origine neufs de boîte de vitesse à vendre

Roland Servais , rolandser@gmail.com

Un ami Français vend **Monet Goyon** L5A1 1934 500 cc soupapes latérales

Complete avec phare. Avec side car complet sauf dossier et saute vent

La moto est restaurée , pas le side car.

Moteur , boîte de vitesse roues , révisés par spécialiste Bugatti reconnu

Prix : 6500€

Photos sur le site. Contact :rolandser@gmail.com

KAWASAKI éliminator 248cc année 1991

HONDA Gold-wing 1500cc full option doseret radio-cassette, 10/1989

Pont **Isetta "BMW"**

Collignon Georges tel: 0494/630.440

BRONDOIT 250 2-temps de 1924, belle présentation, renseignements Luis Bertinelli
bertiluis@hotmail.com

HARLEY DAVIDSON attelée, très bon état, Type FLHTC de 1987, 1385 cc, prix à convenir. Carlo Cardué (Walhorn) 087 852984 ou 0049 157 527 381 44. En cas de problème de langue, prendre contact avec Heinz Rövenich 087 659701



Cherche roue avant et arrière pour **FN M70** ou **M67** Eddy GRENIER tel: 0495/75.72.20

Pour **Gillet** Tour du monde 3 vitesses, réservoir en selle.

De Pirro Joseph tel : 04/ 342.20.15

Je recherche pour **Matchless** (Jampot) ou **AJS** des années 54 à 56 environ le garde-boue avant et sa tringle de support.

0496/690924 Lanride@gmail.com

Caches aluminium de carburateur pour **DKW RT 200**. Dalem Jean-Christophe 0473/41.09.73

Cherche pour **FN M86** boîtier culbuteur, complet ou même cassé mais avec les pièces intérieures qui le compose.

Jean-Michel SPIES mail Spiesjm@gmail.com ou tel 0033625086864

alendrier du mois

30/07	Balade de Cerexhe-Heuseux	04-387.57.21
05&06/08	VINTAGE CAR & Bike expo bourse Steinfort	+352.62115331
06/08	8^{ème} Hesbytour	0496/23.14.41
06/08	23 ^{ème} Reynaertrit pre 1975 à Gand	0031/114315830
18-19-20/08	LIEGE-NANCY-LIEGE	0488/15.02.28
20/08	Old Timer Tracteur auto moto LONTZEN	087/65.88.57
23 au 27/08	Tour de Provence pour moto avant 1945	+334.90766623
25/08	La Nocturne	0475/84.14.47
27/08	La HERSTALIENNE	0475/84.14.47
03/09	21 ^{ème} Klakvélotreffen pre 1940	051/72.53.92
03/09	Balade du Renouveau	04/227.19.79



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**

Père & Fils

Grand Rue 52
4870

TROOZ

04/ 351 75 01
0495/ 32 23 63

Baert Classic
VINTAGE MOTORCYCLES



Norton MOTORCYCLES

URAL RUSSIAN MOTORCYCLES

Romain Baert rue G.Albert 79/2 4800 Verviers
www.baertclassic.be info@baertclassic.be
 0498/81.85.70
 17:30 à 19:00 en semaine
 10:00 à 12:00 le samedi et sur rendez-vous



KSR GROUP **ROYAL ENFIELD**

PNEUS COLLARD BOVY
GROSSISTE EN PNEUS
ET JANTES

TOUTES MARQUES
MOTO, VOITURE
UTILITAIRE, AGRICOLE

WWW.PNEUSCOLLARDBOVY.BE

INFO@PNEUSCOLLARDBOVY.BE

TEL : 087/228.884

Réduction pour les membres du VMCB

BRODERIE SERIGRAPHIE **Oritex**
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 sérigraphies épurées avant rejet!

www.oritex.be info@oritex.be
 Tél. : 087 22 39 45 Fax : 087 23 01 73
 rue de l'Avenir, 10 4890 THIMISTER

SOLEXISTE SERVICES

0492 76 23 53
docsolex@solexiste.be

TOUJOURS pour le VeloSoleX
Achat-Vente-Entretiens-
Réparation-Restauration
Pièces neuves et d'origine
WWW.SOLEXISTE.BE
 0492/ 76 23 53
 Chavée des Loups 6 B
 4280 THISNES

Gedimat

MATERIAUX & BRICOLAGE

Neubat

Avenue de la Station, 66
4130 Esneux
Tél. : 04/380.42.23
Lundi-Vendredi : 7h00-18h30
& Samedi : 8h-15h

Gedimat

MATERIAUX & BRICOLAGE

Seron

Rue du Grand-Pré, 73
4170 Comblain-au-Pont
Tél. : 04/369.13.06
Lundi-Vendredi : 8h-12h & 13h-18h
& Samedi : 8h-12h

TOUS LES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

CARRELAGES • QUINCAILLERIE • BOIS

BRICOLAGE • PEINTURE

Des fondations aux finitions

plus d'infos sur
WWW.GEDIMAT.BE

Ets ANDRE



Rue Ferrer, 37
4100 Seraing

Tél: 04/337.02.19
Fax: 04/337.56.46