

VETERAN MOTO CLUB BELGE

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 president@vmcb.org

Vice-Président Philippet Eddy
Trésorier Rue de l'Arbre Croix 272 0475 80 09 08
 4460 Horion-Hozemont eddy.philippet.vmcb@gmail.com

Secrétaire Vandermersch Ann 04 224 28 79
 Chaussée de Tongres 645 0496 14 84 69 (soir uniquement)
 4452 Wihogne info@vmcb.org

Administrateurs

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

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

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

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

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



Chers Amis,

En cette moitié de grandes vacances scolaires, je souhaite de bons congés aux aoûttiens, une bonne rentrée pour les juilletistes et tout simplement une bonne continuation aux heureux retraités. Espérons que la météo soit tout aussi radieuse durant le mois d'août et certainement pour cette 40^{ème} édition du Liège-Nancy-Liège.

Les dernières éditions de la Nocturne n'ayant pas réuni des foules mais nécessitant malgré tout les mêmes investissements en temps (reconnaissance, roadbook,...), cette année l'accent sera mis principalement sur le désormais traditionnel BBQ. Néanmoins, à l'issue du repas, une balade en groupe prendra le départ sous la conduite de JPB pour le « pousse » vers une destination encore à déterminer. Nous vous donnons rendez-vous le 24/08 au musée et espérons vous y voir nombreux, plus de détails plus en avant dans cette revue.

En vos noms, souhaitons la bienvenue aux derniers arrivés au VMCB à Messieurs Francis César de Flémalle, Roger Rockens de Hondelange, Istvan Sass de Seraing.

Prochaine réunion au musée, le 24 août à 19h30 (BBQ, assemblage de la revue et balade improvisée).

*LENAERTS Eric,
Président.*

Assurances

Faisant suite à la première modification des conditions d'octroi du contrat Ethias en juillet dernier, celui-ci sera réservé exclusivement aux motos d'avant 1961. Ceci n'étant d'application que pour les nouvelles demandes, modifications, changements de véhicule. Les anciens contrats restent inchangés. Dans les autres cas, le club, via la fédération propose l'assurance Marsh (voir conditions à partir du site de la FBVA, rubrique assurances).

*Lenaerts Eric,
Président.*

FORMULAIRE MUTUELLE RAPPEL !!!

Nous vous rappelons que vous pouvez envoyer par courrier postal votre formulaire mutuelle à l'adresse du club. Dans ce cas, merci de joindre une enveloppe timbrée pour le retour du formulaire complété.

Cela fera gagner un temps précieux aux bénévoles qui oeuvrent pour vous. Merci !

Dans nos familles

Nous avons appris le décès de Michel Robert de Hollogne sur Geer, membre depuis 2010, décédé à l'âge de 57 ans.

Nous présentons nos condoléances à la famille ainsi qu'aux proches.

La vie du club

Merci Alex ...

Bernard de Harlez

... et même un tout tout grand merci pour cette excellente journée du 10 juin dernier au départ de chez toi à Fays. Pour une fois que j'étais en Belgique, et libre, je n'ai pas hésité longtemps à me joindre au groupe d'une trentaine de participants avec une belle proportion de représentantes féminines.

Merci Alex de nous avoir concocté un itinéraire aussi agréable fait de belles petites routes au revêtement souvent en bon état (oui, oui, ça existe ! voir plus loin) qui tournent bien comme on les aime à moto. Quelques villages traversés : Sibret, Bodange, Bavigné, Heidersheid, Derenback, Troine, Mormont, Wigny, ... Liste bien sûr non-exhaustive mais je vous fais grâce du reste.

Merci Alex de nous avoir pondu un road-book que je qualifierais de « à l'ancienne », à savoir la liste des noms des localités à traverser. En plus, tu nous as gratifiés d'un fléchage au sol qui nous a évité bien des ballons. Quoi que pour certains ... !

Les paysages étaient vraiment merveilleux surtout sous le soleil du matin et j'ai redécouvert des coins oubliés et aussi des endroits dont j'ignorais l'existence. Le passage dans le Luxembourg a plu à tout un chacun vu la qualité des revêtements rencontrés. A noter que nous n'avons pas apporté notre pierre à l'édifice d'une peut-être prochaine interdiction de rouler dans ce paradis, en restant toujours bien dans les limites de vitesse imposées.

Merci Alex de m'avoir permis de participer avec ma Triumph de 1963 (limite à 61) qui, je le concède, n'était pas trop à sa place au milieu des Saroléa, Gillet, FN, Norton, AJS, BSA, Gilera, Zundapp, Terrot, Motobécane, ... bien plus âgées que ma T100. Mais qu'importe, nous nous sommes régalés, et rouler en compagnie de toutes ces vieilles dames (ou demoiselles) ainsi qu'écouter leur propriétaire narrer les étapes de restauration reste toujours un plaisir.

Merci Alex, j'ai retrouvé grâce à toi des vieilles connaissances que je n'avais plus vues depuis bien longtemps. Beaucoup d'histoires à se raconter après tant de temps.

Merci Alex d'avoir choisi la buvette de High Chapparral, à un saut de puce d'Esch-sur-Sûre, pour y prendre le repas de midi. Cet endroit, repaire des aficionados d'une marque américaine bien connue, est une véritable caverne d'Ali Baba de motos, pièces, affiches et autre vieilleries que nous avons pu admirer à loisir. Et le repas, quoi que simple, était néanmoins très bon.

Merci Alex d'avoir choisi un dimanche bien ensoleillé pour ta balade même si on pourrait ergoter sur la dizaine de minutes de pluie et les routes humides qui allaient avec. Mais comme le soleil a eu l'excellente idée de revenir bien vite, on en aura été quitte pour passer un petit coup de chiffon sur les motos pas trop salies.

Merci Alex pour le café du matin avec sa gaufre, les boissons des pauses du matin et de l'après-midi, le pain saucisse (que j'ai malheureusement dû zapper) et le petit souvenir (une clé de 10 bien utile). Cela sans oublier le road-book et le fléchage au sol. Tout cela pour 10 euros puisque chacun réglait son repas à midi au comptoir.

Donc, en un mot comme en cent, merci Alex. Si c'est possible dans mes dates de l'année prochaine, sûr que j'en serai.

Et pour terminer, un peu d'humour. Suggestion au gouvernement belge : démontez tous les panneaux "Belgique" placés au frontières et recyclez-les, vous en aurez quelques sous. En roulant les yeux fermés (pas idéal, j'en conviens), l'état de la route nous informe que nous avons remis les roues au pays.

Un beau bidon !

Louis Varetto

L'autre jour, je regardais le bidon de cinq litres d'huile Castrol XXL 40 que je venais d'acheter et je me disais que je le trouvais beau. Beau, un bidon d'huile ? De teinte "vert huile Castrol", ces récipients sont bien connus des amateurs de sports mécaniques, particulièrement ceux qui s'intéressent aux véhicules anciens.

Comme on peut le voir sur l'image ci-contre (Guido Brasletti et Jean Manchzeck du Joe Bar team couvent le précieux liquide), il s'agit de la gamme "CLASSIC", c'est-à-dire que le contenu et le contenant sont conformes à ceux qui existaient "dans le temps". Rien à voir avec les bidons modernes en plastique !

Observant le bidon, une idée apparemment saugrenue me vint à l'esprit : les proportions de ce bidon respectent-elles le fameux "nombre d'or" ? Souvenirs d'une conférence consacrée à la beauté, je tapai les termes dans Google. La bien connue encyclopédie Wikipedia me retourna ceci :

« Le nombre d'or (ou encore divine proportion) est une proportion, définie initialement en géométrie comme l'unique rapport a/b entre deux longueurs a et b telles que le rapport de la somme $a + b$ des deux longueurs sur la plus grande (a) soit égal à celui de la plus grande (a) sur la plus petite (b) c'est-à-dire lorsque :

$$\frac{a+b}{a} = \frac{a}{b}$$

Le découpage d'un segment en deux longueurs vérifiant cette propriété est appelé par Euclide découpage en « extrême et moyenne raison ». Le nombre d'or est maintenant souvent désigné par la lettre ϕ (phi). Ce nombre irrationnel est l'unique solution positive de l'équation $x^2 = x + 1$, dans laquelle $x = a/b$. Il vaut :

$$\frac{1+\sqrt{5}}{2} \approx 1,6180339887$$

Ce nombre, ce rapport de deux longueurs, a souvent été associé à la notion de rapport idéal en ce qui concerne l'esthétique, la beauté.» (pour en savoir plus, voir par exemple la suite de l'article dans Wikipedia).

Ainsi, un rectangle pourrait être caractérisé d'esthétique si le rapport entre sa longueur et sa largeur est égal au nombre d'or $\phi \approx 1,62$.

Muni d'un mètre ruban métallique je me mis à mesurer mon bidon. Voici les dimensions : hauteur = 29,1 cm ; Longueur = 17,7 cm ; largeur = 11,0 cm.

Avec ravissement je trouvai que $h/L = 1,64$ et $L/l = 1,61$!



Ainsi, le bidon Castrol classique possède non seulement pour sa face avant mais aussi pour sa face supérieure des rapports h/L et L/l qui sont égaux à la valeur du nombre d'or 1,62. On pourrait dire que le bidon Castrol est idéalement rectangulaire.

Je me demandai alors si c'était le cas de tous les bidons d'huile de 5 litres et je me souvins que devait traîner dans mon garage un vieux bidon d'huile Elektrion avec toutefois un bouchon en plastique. Je ne tardai pas à trouver ce bidon qui, même sans mesurer, était d'une autre facture. Moins haut et plus long, d'une couleur jaune, il fut soumis au même mesurage : $h = 25,9$ cm ; $L = 17,8$ cm et $l = 12,0$ cm. Sans surprise, je calculai alors $h/L = 1,46$ et $L/l = 1,48$, c'est-à-dire des rapports nettement différents de 1,62.

Je mis les deux bidons l'un à côté de l'autre et ne pus m'empêcher de trouver le bidon Castrol nettement plus esthétique que le bidon Elektrion, chiffres à l'appui si j'ose dire !

La firme Castrol a-t-elle choisi les dimensions de ce bidon en connaissance de cause, c'est-à-dire avec en tête le nombre d'or ? Je l'ignore mais je ne peux m'empêcher de trouver la coïncidence interpellante. Le succès de l'huile Castrol devrait-il autant à la forme divine de ses bidons qu'à la qualité de son contenu ?

Continuant mes divagations esthético-mathématiques je me demandai si les dimensions trouvées pour ce bidon Castrol étaient la seule solution qui satisfassent aux exigences de volume et de divine proportion, me doutant bien que la réponse devait être oui.

Ainsi, il faut

$h \times L \times l = 5500 \text{ cm}^3$ volume intérieur approximatif (5 litres plus un peu d'air au dessus)

$h = 1,62 \times L$

$L = 1,62 \times l$

Simple système de trois équations à trois inconnues. On trouve $h = 28,6$ cm ; $L = 17,7$ cm et $l = 10,9$ cm, c'est à dire à quelques millimètre près les dimensions du bidon Castrol.

Et puis au moment où j'écris ceci, là, à l'instant, je regarde ma calculatrice HP 11c (achetée en 1980) d'un drôle d'oeil, me saisit de mon mètre et soumet icelle au verdict du centimètre : $L = 12,7$ cm ; $l = 7,9$ cm et donc $L/l = 1,61$!! Il me semblait bien qu'elle était belle, ma HP 11c, et en plus elle calcule en notation polonaise inverse. Elle, je ne veux qu'elle...

Et ma HP 50g achetée en 2010 pour les besoins de mon cours de chimie-physique ? $L = 18,2$ cm ; $l = 8,5$ cm ; $L/l = 2,14$. C'est vraiment très laid, et en plus avec celle-ci c'est devenu très compliqué de faire des choses simples. Signe des temps, n'est-ce-pas ?

J'invite tout lecteur à m'informer par mail (lvaretto@skynet.be) s'il trouve un bidon d'huile entièrement métallique de 5 litres (marques Shell, Esso, Mobil, etc.) de divines proportions. Je sais déjà que les bidons d'huile Millers Classic, Fuchs Classic et Gulf Classic actuels le sont.

Ah ces bidons métalliques Castrol, ils sont juste trop beaux (avant on disait simplement "ils sont beaux" mais apparemment il faut aujourd'hui ajouter "juste trop", sinon on ne comprend pas bien).

PS : je viens de retrouver un bidon d'huile Valvoline 20W50 avec un bouchon en plastique, il a les mêmes dimensions que l'Elektrion, donc pas beau le bidon Valvoline.

Livre en allemand sur les FN

Pour ceux qui connaissent un petit peu la langue allemande je voudrais recommander un beau livre, concernant en majeure partie la marque FN. L'auteur était un Allemand, Ernst Geuder (1884- 1971), amateur des motos et neuvicé sur FN en 1901. Il se produisait comme pilote de courses sur les 4-

cylindres herstaliennes. En plus, ses raids sur les routes européennes étaient nombreux, dont un l'a emmené de Werneuchten, à l'est du Berlin, vers Liège, en moins de 24 heures, et ça en 1928. Ce document historique se lit avec grand plaisir, les détails touristiques et aussi techniques sont fort intéressants.

Titre: " Opa Geuder erzählt" (Pépère Geuder raconte), 198 pages, plus de 30 images, Prix: 14.90 €, ISBN 978-3-7688-5269-2, aussi à trouver sur internet.

Beaucoup de plaisir avec la lecture!

Heinz Rövenich

Museum Zinkhuetter Hof Cockerillstrasse,90 D-52222 Stolberg

Notre ami Heinz Rövenich nous informe de l'ouverture d'un musée comprenant, notamment, des motos à 10 km à l'est de Aix-La-Chapelle.

Heures d'ouverture :

mardi à vendredi : 14h00-17h00

samedi : 14h00-18h00

dimanche : 10h00-18h00

Prix adulte à 4.50€ et enfants à 1€

Liste des participants pour Vétérama Mannheim, samedi 13 octobre.

Veillez, svp, vérifier si vous êtes dans la liste ci-dessous, car certaines personnes pourraient ne pas s'y trouver. Il est préférable de me faire un mail ou de me téléphoner au 04/2783250 afin d'être directement enregistré. D'autres approches sont risquées.

Roland Mignolet 04/2783250 atmospherecuir@yahoo.fr

Bastin Robert, Colin Joseph, Depoitte Pol, Kersten Michel, Leroy Philippe, Nicolay Guy et Séba,

Renault Daniel, Renier Louis-Marc, Rennertz Edgard, Servais Roland, Valoir Bruno.

Souper de fin de saison, le 27 octobre.

Il y aura donc bien un souper du VMCB en 2018 organisé le 27 octobre.

Changement de cadre et de lieu, le souper sera organisé à « La Ferme de Hepsée » Rue de Hepsée 9B-4537 Verlaine.

Site : <http://www.lafermedehesee.be/>

Dans un souci de bonne organisation et d'une fête réussie, nous vous demandons que les Inscriptions nous parviennent avant le 10 octobre.

Détails de votre soirée :

Le souper sera d'un vent nouveau, nous vous proposerons un système d'aubettes qui se compose comme suit :

Une aubette espagnole,
une aubette Italienne,
une aubette Terroir,
une aubette Grill cinq viandes,
(Vous pourrez déguster les spécialités de chaque aubette)
Et enfin un dessert et le forfait boisson.

Le tout pour 48€ par personne.

(Détails et précisions seront apportés dans les prochaines revues)

Réservez dès maintenant, car les places sont limitées à 150 convives.

Paiement = réservation : avant le 10 octobre.

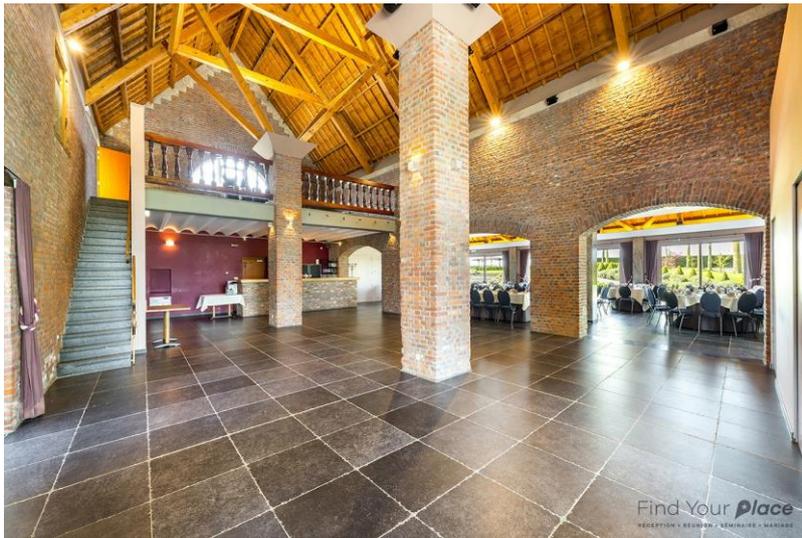
N° de compte BE16 0015 8114 6274

Communication : 276/9000/21897

Infos :

0470/ 856.145 ou info@vmcb.org





article du mois

Jean-Pierre Beaufays

La petite histoire des premiers éclairages

Dès le début des véhicules à moteur et des motos en particulier, s'est posée la question de leur éclairage nocturne.

Il s'agissait tant de voir dans l'obscurité que d'être vu par les autres usagers et par les piétons.

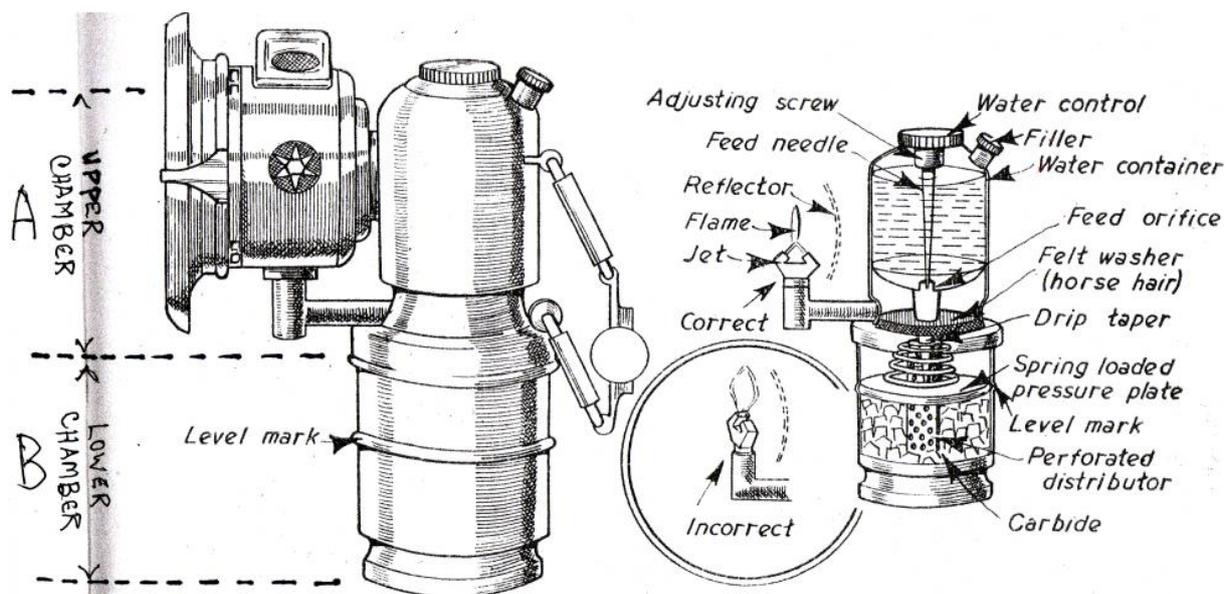
Le problème était d'autant plus présent que l'éclairage public, même urbain, était loin d'être ce qu'il est actuellement, même avec les récentes restrictions qui nous plongent dans le noir au détriment de notre sécurité.

Les premiers moyens d'éclairage qui équipèrent les motos à l'aube du 20^{ème} siècle furent copiés sur ceux des véhicules hippomobiles et des bicyclettes.

Ces médiocres 'loupiotes' étaient alimentées par une bougie qui était poussée par un ressort au fur et à mesure qu'elle se consumait.

Leur faible rendement constituait un obstacle important aux déplacements nocturnes et on ne sortait à moto la nuit qu'en cas d'absolue nécessité.

Copiées sur les modèles à usage domestique, les lampes à pétrole ou à huile qui leur succédèrent améliorèrent considérablement la portée de l'éclairage mais les motocyclistes étaient confrontés à des problèmes de mèches qui se consumaient rapidement, exigeaient de fréquents ajustages, et produisaient une fumée noire qui obscurcissait rapidement le verre de la lampe et le miroir réflecteur.



Copiées sur les modèles à usage domestique, les lampes à pétrole ou à huile qui leur succédèrent améliorèrent considérablement la portée de l'éclairage mais les motocyclistes étaient confrontés à des problèmes de mèches qui se consumaient rapidement, exigeaient de fréquents ajustages, et produisaient une fumée noire qui obscurcissait rapidement le verre de la lampe et le miroir réflecteur. Elles présentaient de plus un danger d'incendie en cas de chute.

Le gaz acétylène (C₂H₂) fut le premier véritable moyen d'éclairage 'propre' que l'on ait trouvé pour les automobiles et les motos.

A défaut d'être pratique, il avait l'avantage d'éclairer vraiment avec une lumière blanche assez stable. L'alimentation en acétylène des phares d'automobiles était assurée par une bombonne, souvent située sur le marchepied.

De la forme d'un cylindre à bases sphériques, disposés horizontalement, généralement en laiton, ces réservoirs, dont les plus connus étaient de la marque française Magondeaux, étaient très esthétiques et, à l'instar des anciens extincteurs, sont maintenant appréciés des collectionneurs.

Ils étaient remplis d'une matière poreuse imbibée de gaz sous pression dissous dans de l'acétone. Un manomètre indiquait la pression encore disponible.

De même que les actuelles bombonnes de butane, ils se vendaient dans les quincailleries et faisaient l'objet d'un 'échange standard' une fois vides.

C'était d'ailleurs le cas également pour les premiers bidons à essence, généralement d'une capacité de 10 litres, et qui n'offraient qu'une autonomie très limitée.

Le gros défaut de ces réservoirs à acétylène pour les motos était leur volume et leur poids trop importants.

Il en existait des modèles à fixer sur le porte-bagages mais, quoique d'une dimension réduite par rapport à ceux des automobiles, ils restaient très encombrants et n'offraient non plus qu'une très faible autonomie.

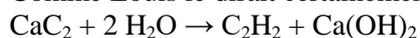
C'est pourquoi, on faisait plutôt appel pour les motos à des générateurs qui produisaient de l'acétylène au départ de carbure de calcium et d'eau.

Ici aussi, on s'est inspiré de lampes manuelles ou destinées à l'éclairage dans les mines.

Le carbure de calcium (CaC₂) est fabriqué industriellement par fusion d'un mélange de coke et de chaux vive, concassé et calibré en blocs ayant l'apparence de cailloux très durs et de couleur gris-blanc.

On se le procurait également dans les quincailleries mais j'ai lu que, depuis peu, comme beaucoup d'autres produits bien pratiques mais déclarés dangereux, il était interdit à la vente.

Comme Louis le dirait certainement mieux que moi et plus en détails, la réaction chimique est :



Cette réaction libère 31 000 calories.

Le résidu obtenu, $Ca(OH)_2$ est ce qu'on appelle de la chaux éteinte.

Le principe du générateur était le suivant :

Sur la partie supérieure est disposé un réservoir d'eau muni d'un bouchon de remplissage.

Comme pour les réservoirs à essence, ce bouchon est perforé d'un trou très fin pour permettre à l'air de s'y introduire afin de combler le vide laissé par l'écoulement de l'eau.

L'eau doit tomber en goutte à goutte sur le carbure au moyen d'une vis à pointe.

De la quantité d'eau qui s'écoule dépend bien évidemment la quantité d'acétylène dégagé.

Sous le réservoir d'eau se trouve celui de carbure.

Il est muni d'une grande ouverture pour le remplir de blocs de carbure de calcium qui doivent avoir un volume de plus ou moins 80 cm^3 pour l'utilisation dans une lampe.

On accède le plus souvent à ce réservoir en séparant le générateur en deux parties.

Pour les motos, il existe deux principaux types de phares à carbure :

Celui où le générateur et le phare sont réunis en un seul ensemble et celui à générateur séparé.

Le premier modèle est plutôt réservé aux bicyclettes car il ne permet d'alimenter qu'un seul point lumineux.

Dans le système à générateur séparé, ce dernier est souvent disposé sur le guidon derrière le phare ou parfois ailleurs sur le cadre.

Un tuyau de caoutchouc souple conduisait le gaz vers un bec situé à l'intérieur du phare.

Ce système sifflait et l'odeur d'ail qu'il dégageait n'était pas particulièrement agréable mais la qualité de l'éclairage produit faisait oublier ces inconvénients.

Parfois, le tuyau d'alimentation se divisait en deux et une partie du gaz était acheminé, souvent via un conduit de cuivre courant le long du tube supérieur du cadre, vers un feu rouge situé bien évidemment à l'arrière de la moto.

Tant le phare que le feu rouge était équipé d'une coupole d'aération et l'avant s'ouvrait pour permettre l'allumage du gaz.

Certains feux rouges possédaient des hublots d'éclairage latéraux.

Un très grand nombre de fabricants se mirent à produire ces phares qui, quoique assez différents d'aspect les uns des autres, étaient toujours basés sur le même principe.

Citons pour exemple Willock et Bottin en Belgique, Blériot et Ducellier en France, Lucas et Miller au Royaume Uni.

Prijscourant 1913
met uiterste Nettoprijzen.

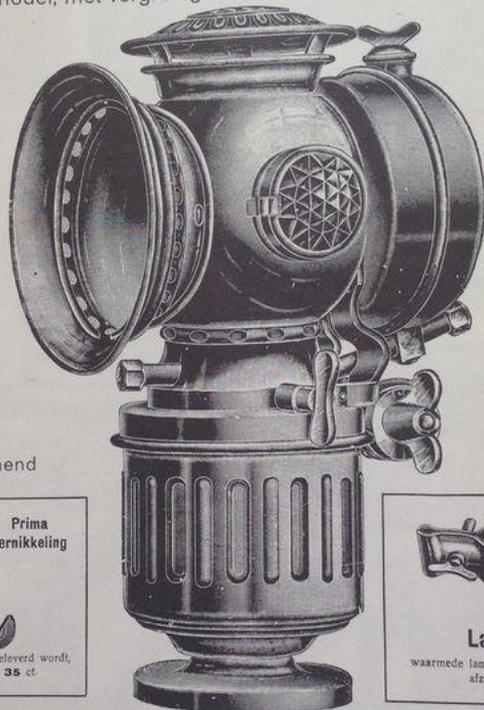
KAREL LENG'S & ZONEN, TEGELEN
Grootste Verzandhuis in Rijwielen, Naaimachines, Wapens, enz.

Wij bieden U bealst de
grootste voordelen.

Allerfijnste, buitengewoon prachtige en kolossaal lichtgevende
„Leonidas” luxe Acetyleenlamp
Verbeterd Solar model, met vergrootglas, volmaakt in afwerking en lichtverspreiding.

**Onderdeelen,
passend aan lantaarn
No. 30**

- No. 4712. Reflector 75 ct.
- No. 1699. Vergrootglas 65 mm. 30 ct.
- No. 4713. Ring voor glasbevestiging 10 ct.
- No. 4714. Alumini-umspiegel 20 ct.
- No. 4715.
- No. 4716. Waterregelaar 20 ct.
- No. 4717. Bout met vleugelmoer 12 ct.
- No. 1700. Dubbele brander 40 ct.
- No. 34. Lantaarnhaak 45 ct.
- No. 496. Lantaarnhaak 35 ct.
- No. 1230. Vleugelschroef voor lantaarnhaak 10 ct.
- No. 1261. Buitenste carbidbak 65 ct.



**Onderdeelen,
passend aan lantaarn
No. 30**

- No. 1262. Binnenste carbidbak 55 ct.
- No. 4719. Carbidveer 12 ct.
- No. 4720. Carbidbuisje 10 ct.
- No. 4721. Grootte gummiring 8 ct.
- No. 4722. Kleine gummiring 5 ct.
- No. 4723. Onderlidschijfje voor kleine gummiring 4 ct.
- No. 4724. Sluit-schroef 30 ct.
- No. 4725. Zeeffe 15 ct.
- No. 4726. Vleugelschroef 15 ct.
- No. 4727. Zeskantig schroefje 6 ct.
- No. 4728. Koper draadmetgaren 6 ct.
- No. 4729. Gekleurd zijglasje 20 ct.
- No. 4730. Zijdeurte 35 ct.

Helder schijnend

Onovertroffen
constructie



**No. 496
Lantaarn-
houder**

waarmede lantaarn No. 4731 geleverd wordt,
kost afzonderlijk besteld 35 ct.

Prima
vernikkeling



**No. 34
Lantaarnhouder**

waarmede lantaarn No. 30 geleverd wordt, kost
afzonderlijk besteld 45 ct.

„Leonidas” Acetyleenlamp

Deze „Leonidas” luxe Acetyleenlamp (verbeterd „Solar” model) is onovertroffen uitvoering met nieuwvont carbidhouder en kolossaal lichtstufteet wordt wegens haar elegant en voortaan uiterlijk zeer veel gevraagd. Ze is geheel uit extra zwaar koper vervaardigd, op het fijnst verwerkt en gepolijst, heeft een dubbel, fijn versierd carbidhouder, welke de lamp een sierlijk en voortaan slijtend en welke door een massief koperen conicalschroef vastgezet aan den voorste afsluiting wordt. De beide, licht aan de lantaarn bevestigende roest- en groen-geliverde kristallen zijglazen, dragen er toe bij om het sierlijke en elegante uiterlijk van de lantaarn te verhoogen. Als grootste nieuwigheid hebben wij het linker zijglasje als de vroeger jaren brachten, het geen bij het aansloten der lantaarn zeer gemakkelijk is. De draagende reflector met de opstellen- en afstellenstroomring is van eenprachtig optisch gewapen vergrootglas van 65 mm. doorsnee en 130 mm. dikte voorzien.

Voordat het gas in den extra grooten dubbelsten brander met koperen onderste, roestloos en gedroogd, waardoor een bitter en geïllustreerd branden, alsook een kolossaal licht effect verwekt wordt, voordat de weg op zeer grooten afstand nog als op klaarlichten dag verlamers, welke in de moderne sportwereld een kolossaal optien west. WIELRIJDEURS, die in elk opzicht de prachtigste, solidste en beste Rijwielantaarn, die er bestaat, wenschen te bezitten. Kunnen wij deze allerfijnste „Leonidas” luxe Acetyleenlamp uitzonder aanbieden. De geproefde hoogte der lantaarn is 19 1/2 c.M., gewicht circa 800 Gram en brandt circa 6 uur.

No. 30 „Leonidas” Acetyleenlamp, met lantaarnhouder No. 34 Prijs fl. 4.75
No. 4731 „Leonidas” Acetyleenlamp, met lantaarnhouder No. 496 Prijs fl. 4.75

In wielrijderskringen geniet het merk „Leonidas” groote waardeering.

32

Een spaarzame huisvrouw kiest bij het koopen van een naaimachine een „Leonidas” naaimachine.

Ces noms se retrouvent souvent plus tard dans les phares et équipements électriques.

Ces phares à carbure évoluent avec le temps.

On s'employa surtout à inventer des systèmes de suspension destinés à éviter que les vibrations n'éteignent la flamme.

Le générateur fut également amélioré car les premiers modèles présentaient un réel risque d'explosion. L'optique fut également perfectionnée notamment par la possibilité de modifier l'inclinaison du miroir réflecteur au moyen d'une commande au guidon.

Ce dispositif constituait la première approche du passage de l'éclairage en code/route.

Ce système fut utilisé plus tard sur les premiers phares électriques, notamment les Bosch qui équipèrent plusieurs marques de motos belges.

Certains dispositifs pour le moins farfelus furent également proposés comme ce système à 'clapet' permettant d'occulter à loisir la lumière du feu rouge en constituant de la sorte la première tentative d'utilisation d'un feu 'stop'.

Les premiers phares électriques apparaissent juste avant la première guerre mondiale.

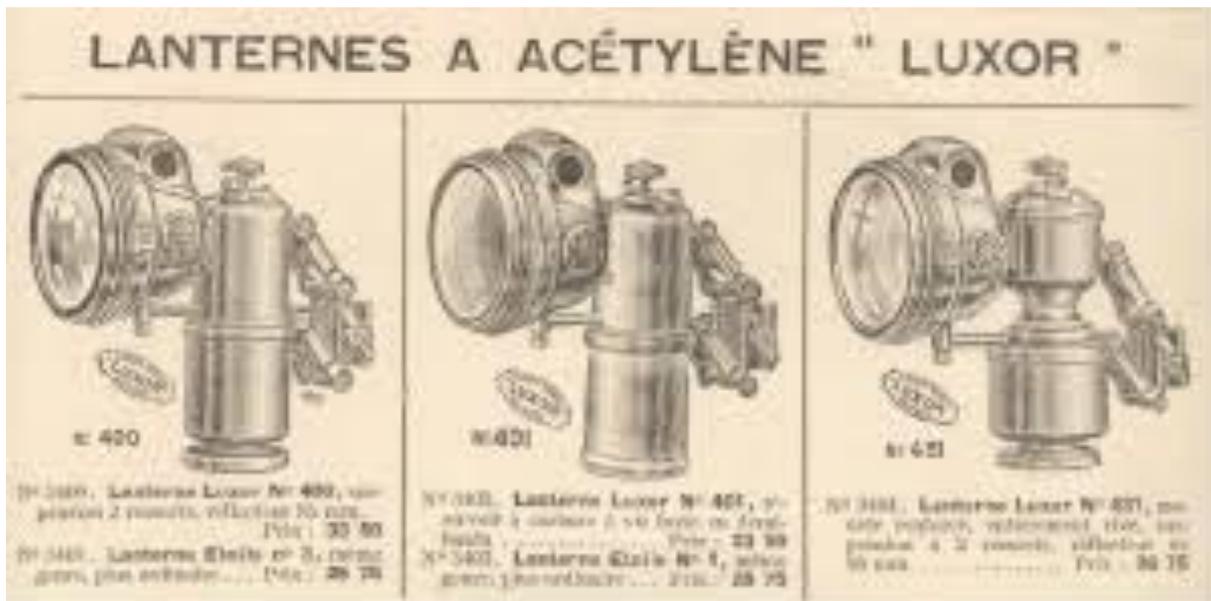
Ils étaient souvent fabriqués au départ d'un phare à acétylène dont le bec avait été remplacé par une ampoule alimentée par une batterie.

Ces éclairages étaient d'un très faible rendement, ce qui fit qu'on continuait à leur préférer ceux à acétylène.

Ce n'est qu'au début des années 20, avec l'apparition de la dynamo, que ces éclairages électriques commencèrent à supplanter progressivement ceux à gaz.

Notons que les constructeurs américains comme Harley-Davidson et Indian les proposaient déjà en option dès 1913, notamment, en même temps qu'un démarreur électrique, sur l'éphémère modèle 'Hendee Special' de chez Indian.

Les éclairages à carbure continuèrent malgré tout à être préférés par quelques irréductibles jusqu'au début des années 30 où ils disparurent totalement.



Bon anniversaire

Je viens enfin de me procurer un exemplaire de la plaquette millésime 1988 du Liège-Nancy-Liège. La seule qui me manquait. Merci Henri.

J'ai été présent à tous les Liège-Nancy-Liège depuis le premier.

Si je ne me trompe, 35 fois comme concurrent, deux fois (dont la première édition) comme ouvrier, une fois comme contrôleur, et une fois avec une moto 'trop récente' (1955 mais je n'avais pas 60 ans).

J'avais donc certainement reçu cette plaquette en son temps mais je l'avais malheureusement égarée. Pas étonnant vu le b. qui règne tant dans mes garages que dans mon bureau.

Je possède à présent la totalité de la collection depuis la première édition en 1979 à savoir 39 plaquettes auxquelles j'espère bien ajouter la quarantième le 18 août prochain.

J'ai de ce fait pu constater qu'à l'instar des éditions 2013 et 2016, la plaquette 1988 représente une American Excelsior de 1918-21.

Curieusement, seule l'édition 2013 la montre conforme à la réalité avec la transmission secondaire à droite alors qu'en 1988 et 2016, la gravure est inversée.

Sur la 2016, ce n'est d'ailleurs pas trop grave car il faut vraiment avoir de très bons yeux pour parvenir à la distinguer en jaune sur fond blanc.....

Sur cette plaquette de 1988, sous un écusson mentionnant toujours le RMU, se trouve l'inscription '10^{ème} anniversaire'.

A la réflexion, il est pourtant tout aussi erroné de déclarer que l'année 1988 corresponde au 10^{ème} anniversaire de l'épreuve que d'affirmer, comme on l'entend souvent parmi nos membres, que cette année 2018 en soit le 40^{ème}.

S'il est bien vrai que nous participerons cette année à sa quarantième édition, ce ne sera que son 39^{ème} anniversaire.

Etant né en 1979, le Liège-Nancy-Liège, qui était alors le Verviers-Nancy-Verviers, ne fêtera son 40^{ème} anniversaire que l'an prochain en 2019.

Un éminent condisciple du CA a avancé que l'épreuve ayant été pensée dès 1978 et seulement concrétisée en 1979, on pourrait imaginer qu'elle ait 40 ans.

Mais peut-on affirmer qu'elle ait été conçue juste un an avant sa première édition ?

Si je prends mon cas personnel, quoique mes 'petites graines' se soient rencontrées en 1949, je ne suis pourtant né qu'en 1950.

J'ai donc fêté ce 4 avril dernier mon 68^{ème} anniversaire et je n'ai pas fêté mon 69^{ème} ce 4 juillet.

Considérant que ma mère était enseignante, on peut imaginer ma conception dans l'euphorie du début des vacances.

Je persiste et signe : LNL n'a décidément que 39 ans.

Ce concept d'âge est d'ailleurs assez complexe et amusant à analyser.

Si je prends par exemple le cas de ma fille qui va fêter ses 40 ans ce 14 juillet, elle entre dans sa 41^{ème} année et dans sa 5^{ème} décennie.

Ce passage à l'année suivante est un aspect qu'en toute galanterie je rappelle à mon épouse à chacun de ses anniversaires et contre lequel elle s'insurge avec une mauvaise foi toute féminine.

Quant à ma fille, j'aime lui dire qu'elle fait à présent partie des 'généralistes' puisque ce n'est qu'à partir des 'quadras' qu'on utilise ce terme.

Et que dire par exemple d'un bébé qui fêtera son premier anniversaire ?

Qu'il fête son '1 an' vraisemblablement encore qu'il soit courant d'entendre dire 'fêter ses un an'. Ce qui est évidemment incorrect...

Et pour les siècles ?

Lors du passage à l'an 2000, il s'est créé une polémique afin de savoir si le 21^{ème} siècle commençait en 2000 ou en 2001.

La 2^{ème} solution l'a finalement emporté.

Pourtant, le tout est simplement de savoir si la première année de l'ère chrétienne est l'an 0 ou l'an 1.

Dans le premier cas, le 21^{ème} siècle a débuté en 2000 et en 2001 dans le cas contraire.

Bon anniversaire quand-même.

Chers amis organisateurs de balades-expo-événements concernant la moto ancienne.

Désireux de voir votre évènement publié dans la revue du club ?

Veillez envoyer les informations au minimum HUIT SEMAINES avant la date de votre organisation à pady1er@gmail.com ou 0495/ 777.521.

Merci de votre compréhension.

Amicalement Philippe Leroy.

 **n f o r m a t i o n s**

Vétérama Mannheim samedi 13 octobre 2018



Seulement 12 inscrits !!!! Date limite de réservation du car : 1^{er} septembre 2018.

Le VMCB affrète un autocar de 50 places pour visiter cette bourse gigantesque au prix d'entrée de 15€. Le prix du car sera divisé par le nombre d'occupants. Un minimum de 30 personnes est nécessaire pour réaliser ce voyage. Ne traînez pas s'il vous plait !!!
Départ 04H30 parking Barchon E40. Retour vers minuit.
Contactez Roland Mignolet UNIQUEMENT au 04.2783250 ou atmospherecuir@yahoo.fr.

Nouveauté dans la boutique du VMCB

Autocollant de très bonne qualité, dimension de 7 sur 5 cm au prix de 2€.
Peut avantageusement remplacer l'écusson en métal et sans risque d'abimer votre chère et tendre.
Sans oublier, que nous avons aussi des tee-shirts, des polos, polars, mais pas que, il y a aussi des pin's écussons métalliques ou tissus à broder, des livres etc.....
Si vous êtes désireux de vous offrir un collector... la personne de contact est Philippe Lange
0496/23.14.51 ou phil.lange@skynet.be

Appel à nos membres, la 9ème bourse annuelle de Flémalle

Le thème de l'expo MRF 2018 étant les motos françaises et allemandes, nous sommes à la recherche de motos d'exception.
Afin de vous remercier de votre participation, nous offrons le repas de midi.
N'hésitez pas à nous contacter. motoretroflémalle@gmail.com
Merci d'avance.
Nathalie Blondiaux (0473/40.97.97)



!!!!!!ATTENTION !!!!!

Pour toutes vos annonces : vendre, rechercher, manifestation, bourse, expo, toutes dates calendrier, envoyez-la uniquement à Philippe Leroy padyl1er@gmail.com

Le Samedi 4 août 1ère balade jumelage RMS-VMCB

Balade pour motos d'avant 1961 de 145km.
Accueil vers 9h00 par Philippe Leroy au café « Le Musin » Place Ovide Musin 17 à 4550 Nandrin.

Départ vers 9h45 avec le « groupe des français » venant de Wihogne par la route.
Arrêt graissage à La Golette 15, 6987 Rendeux
Dîner à l'Horecalienne Route de Manhay 68, 4990 Lierneux
Jambon braisé avec accompagnement gratin et crudités + 1 boisson = 15€
Arrêt graissage au café des sports à Ferrières
Retour vers 17h00 à Nandrin

Inscription obligatoire avant le 1er août pour le repas. Paiement sur place.
Réservation auprès de Roland Mignolet ou Philippe Leroy.
Une organisation du VMCB représenté par Roland Mignolet.

Le dimanche 5 août 9^{ème} Hesbytour en collaboration avec le fort de Lantin

L'asbl « Fort de Lantin » offre le repas et 1 ou 2 boisson(s) au pilote.

Inscriptions obligatoires pour les repas avant le 2/08, merci de votre compréhension.

9h00 Accueil.

10h00 Départ de la boucle du matin pour environ 55km avant la messe en Wallon.

12h30 Diner.

14h15 Présentation des motos au public.

Départ de la boucle de l'après-midi dans la foulée.

Renseignements et inscriptions : Philippe Lange 0496/ 231.441 ou phil.lange@skynet.be

Ou Philippe Leroy 0495/ 777.521 ou pady1er@gmail.com.

Une organisation du VMCB représenté par Phillipe Lange.

Le dimanche 19 août Lennik Pristreffen

Journée pour voiture, motos, mobylettes et vélos de plus de 25 ans.

De 10h à 16h.

13h30 : rallye pour motos d'avant 1980.

Adresse : A. Masiusplein, 1750 Lennik.

Info : Luc De Man 0475/848.049 ou luc.de.man63@gmail.com.

Le vendredi 24 août BBQ du VMCB & balade

Le VMCB organise son BBQ d'été le 24 août. L'accueil se fera dès 19h00 où vous pourrez bénéficier du repas : 2 viandes, crudités, pdt, 1 boisson pour la somme de 10€.

Nous vous y attendons nombreux et pourquoi pas, à deux roues afin de prendre le pousse-café non loin pendant une petite balade nocturne en groupe sous la conduite de Jean-Pierre Beaufays.

Inscription nécessaire avant le 22 août pour des raisons logistiques d'approvisionnement (par mail president@vmcb.org ou téléphone 0475/84 14 47).

Le samedi 25 août 2^{ème} Rassemblement Oldtimer

Le VMCB soutient l'association des parents d'élèves de l'école libre des Monts, sur les hauteurs de Herstal.

Cette petite école s'est retrouvée en mauvaise posture il y a deux ans et depuis, les parents se sont mobilisés et grâce à leurs actions ont pu sauver cette école.

Informations :

Balade d'ancêtres (6€ par véhicule comprenant une boisson, un pain-saucisse et le roadbook)

De 11h à 13h, inscription des véhicules et départ pour une balade de +/- 60km.

Après-midi récréative.

Dès 14h : jeux, grimages etc... Petite restauration non-stop et exposition des véhicules (entrée gratuite).

Activité organisée par l'Association des Parents pour financer les travaux de rénovation et d'embellissement de cette petite école.

Ecole libre des Monts, rue campagne des Monts 19b, 4040 Herstal.

Renseignements : votre secrétaire Ann Vanderersch. Voir page 2

Le 24-25 & 26 août Belgian Classic Trophy Gedinne

Le Belgian Classic Trophy, un événement de courses de motos classiques à ne manquer sous aucun prétexte !

Pour la 13^{ème} édition du Belgian Classic Trophy, les 24, 25, 26 août prochains, les routes de Gedinne se transformeront en circuit routier, épice du monde de la moto classique de vitesse.

Des pilotes débarqueront des 4 coins de l'Europe pour cette course internationale faisant partie du championnat de Belgique Classic Bike, mais aussi du championnat européen IHRO (International Historic Racing Organization).

En terme de spectacle, il y en aura pour tous les goûts : des motos 'Vintage' jusque 1950 (BSA M24, Norton Inter, Sarolea, Rudge,...), des motos classiques anglaises (Norton Manx, Matchless G50, ...), japonaises (Yamaha, Honda,...), italiennes (Ducati, Paton, Aermacchi, ...), allemandes (BMW, König, Horex,...) jusque 1972, mais aussi des motos Post Classiques (Yamaha TZ, Honda RS, Kawasaki ZXR, Aprilia RS,...) jusque 1993. Tout ceci sans oublier les sensationnels side-cars.

Une occasion unique pour les passionnés et curieux de se replonger dans l'époque du Continental Circus !

Tout ceci pour la modique somme, par personne, de 10€ uniquement le vendredi, de 20 € par jour(samedi ou dimanche) et de 25 € pour le week-end. Entrée gratuite pour les moins de 16 ans.

A vous voir sur le plus beau circuit routier de Belgique.

Le comité organisateur,

CRMB (Classic Racing Motorcycles Belgium)

Pour plus d'information, nous vous invitons à visiter notre site : www.crmb.be

Le dimanche 9 septembre 24^{ème} balade du CAG Gislenghien

Balade réservée exclusivement aux motos anciennes d'avant 1970.

2 parcours de 80 et 60 km.
Inscription de 20€ donnant droit à :
1 café et croissant.
1 repas chaud le midi (apéro, entrée, plat).
1 arrêt surprise.
1 trophée souvenirs pour le pilote.

9h30 départ de la place de Ghislenghien.
Contact : Yvon Père 068/28.09.75 ou 0475/98.55.23.
Seules les motos d'avant 1970 seront inscrites.

Le dimanche 9 septembre 2018 15^{ème} journée du patrimoine

Aura lieu la 15^{ème} manifestation annuelle des Amis du Patrimoine Autos-Motos de Liège, l'A.P.A.M.

Plus de 350 véhicules anciens seront présentés au public, au Parc d'Avroy, au centre de Liège, dès 10h00.

L'activité acceptera les exposants des clubs de l'A.P.A.M. ainsi que tous véhicules anciens, d'au moins 25 ans d'âge, ne faisant pas partie de l'association !

Au programme en 2017 il y avait, balade de 60 kms autour du grand Liège - moteur d'avion statique - dessinateurs de BD - expo modélisme - expo motos anciennes - etc...

En milieu d'après-midi, " Le Tour de Liège ", traditionnel défilé des véhicules suivant les grands boulevards et encadré par les motards de la police de Liège.

Pour tous renseignements :

Un membre du comité du VMCB.

Le dimanche 9 septembre balade d'automne Marche en Famenne

Balade réservée aux motos d'avant 1960.

Lieu de rendez-vous :

Centre Culturel et Sportif (Tennis Club) Chaussée de l'Ourthe, 74, 6900 Marche
(Indication : Piscine de Marche)

Inscriptions : à partir de 8 h – Départ à 9 h 30

Prix : 15 € par participant ainsi que pour les accompagnants

8 € pour les enfants

Sont compris dans le prix :

Une viennoiserie et une boisson au départ + 1 boisson l'avant-midi

Dîner (soupe chasseur, pistolets et 1 boisson)

Goûter (tarte et café)

Au retour à Marche : trophée (uniquement aux participants dont la moto date d'avant 1960) + collation.

INSCRIPTION : Pierrette JACOB, rue Noël 1944, 43 à 6900 Verdenne (Tél. 084/31.52.49) Ou pierrette.jacob@live.be



MOTO GUZZI 65cc Gardelino 1^{er} série, papiers Belge, bon état.
+ ou – 15 Vélos d'avant-guerre à la pièce ou en lot, + pièces.
Table de levage pour moto.

MOTO GUZZI Nuovo Falcon 500cc roulante avec papiers.
Cataldo Iannelli tel : 04/351.73.94 GSM : 0496/845.085.

DKW RT200/2 de 1955 prête à rouler, immatriculée ancêtre.
Raymond Vandermissen 0475/54.21.93 ou pehach@hotmail.com

Moteur **BMW R75/6** 50ch à restaurer, avec démarreur, carburateurs, alternateurs.
Heinz Rövenich 087/65.97.01. Ou heinz-rovenich@web.de

Moto Guzzi G5(1000cc) qui a un look du modèle T3 plus connu, qui lui est un 850cc est toujours à vendre (la photo est visible sur le site du VMCB). Le moteur a été refait récemment (par Claude Delhière de chez Mecaservice Courst St Etienne), et est en bon état de marche.
Prix : 4500€
Contact au 0493/63.85.20. 02/633 40 05 Ou dima.timacheff@gmail.com. (2)

MOTO GUZZI 850 T3 et CALIFORNIA, +/-1978 à 1985, qlqs pièces : combiné compteur, Phare, Plaque de côté G et DR sous selle, filtre AIR et HUILE, ressorts de fourche, coiffe capot alternateur, qlqs pièces de carbu., porte bagages chromés etc. Ces pièces encombrant une étagère, et je n'en n'ai plus l'utilité. (Petit prix)
Voir photos sur 2eme MAIN : MOTO GUZZI, ACCESOIRES, CARENAGE
Contactez : JC BRISKO, 0495258783 ou olafbris@skynet.be (2)

DKW RT 200 S complètement restaurée de 1956 avec papiers 2500€ de pièces pour la restauration et c'est le prix de vente demandé.

Joseph Colin 04/358.19.04. (2)

AJS 350, complète, tournante, à restaurer, originale avec les jampots.

Christian Beugnier, Gingelom, tel. 04 76884683. (2)

BSA S29 500cc latéral de 1929, état concours, entièrement restaurée de A à Z, prix en MP, vue à la bourse de Marche.

Tour Boxford triphasé 220/380 avec contre-pointe, 1750€

collardbovyc@hotmail.com ou 0475/285.608. (3)

Offrez-vous une (ou plusieurs) coiffe de selle neuve **FN 13**.

Atmosphère Cuir. Roland Mignolet 04/278.32.50 (2)

Matchless 500 G80 de Juillet 1947 en parfait état

AJS 250 Model 14 d'avril 1964 en parfait état

Gilera 125 Arcore 5v de mars 1977 en parfait état

Velocette MAC 350 année 1939

GSM: 0472/182.234; 0478/370139 Mail: cabrejeton@hotmail.com (1)

TRIUMPH T100-120, pot d'échappement neuf et complet 4 chromés et 2 noir mat.

Remorque DECKERS double essieu, équipée pour le transport de deux motos, état neuf.

Pierre Dormal : 0498/90.14.37 (3)

FN 250cc 2t type **M22** de 1958, restauré, tournante et roulante avec papiers 3500€, photos sur le site.

Jean-Pierre Simon : 0476/48.39.49 (2)

Lecteur de Road-book, dimension 250/100/150 en aluminium, lecture deux colonnes, axes freinés et rainurés, vitrage minéral, fermeture magnétique. Poids +- 500gr. Prix 85€

Vincent Surson : 0497/42.52.17. (3)

VICTORIA KR25HM aéro de 1952. Nouvelle batterie. A terminer. Avec papiers.

GUZZI V7 SPECIAL de 1971. 750cc. 34.000kms. Accessoires. Câbles inox. Très belle. Avec papiers.

ZÜNDAPP BELLA R204 de 1962. Restauration ancienne. A remettre en route. Nombreuses pièces de rechange. Avec papiers.

GUZZI california 3. Injection de 1990. 35.000kms. Carénage style goldwing + bagagerie complète. Avec papiers.

GUZZI california 3 injection de 1990. 55.000kms. Sans compteur ni phare ni papiers.

BMW R100RS de 1979. 80.000kms d'origine. Série GOLD, avec bagages. Peinture d'origine jamais restaurée ! Avec papiers.

LECTEUR de road book électrique à avance automatique gauche ou droite par commande au guidon. Ou avance manuelle par molettes. Rétroéclairé par 6 LEDS. Fonctionne en 12 volts. Servi 3 fois

Didier GUNS 0494-21.99.67 et 04-235.64.09 (3)

Motos des années +/-50 :

Gillet 125/150 ; **Gillet** 200 ; **Ardie** 200 ; **Zundap** 200 ; **Velocette** 200LE ; **Dresch** 1927 toutes en état impeccable esthétiquement et mécaniquement testées sut L-N-L. Prendre contact avec Pitou Laumont 0486954906 faire offre (3)

Solex 2200 dans son jus d'origine, noir de 1961 en état de marche, avec homologation et immatriculé en 2017.

Prix : 825€ à enlever à Huy

Solex blanc de 1972, a été remis en peinture et en très bon état de fonctionnement, avec homologation et immatriculé en 2017.

Prix : 625€ à enlever à Huy

Téléphone : 0498 133 070 en soirée entre 19 H 30 et 20 H 00

Mail : corapa_877@hotmail.com (3)

SAROLEA S 600 cc culbutée de 1951.

SAROLEA VEDETTE 350 cc culbutée de 1952.

SAROLEA 38 S 500 cc culbutée Très belle, très rare, il reste peu d'exemplaire.

SAROLEA AS 350 cc latéral, état impeccable, nouveau moteur et boîte rénovée.

FN M22 250 cc JLO état impeccable moteur et boîte rénovée.

BSA S 29 500 cc latéral 1929 état concours, prix à débattre sur place.

SAROLEA AS 350 cc latéral 1947 sortie de grange, faire offre sur place ou sur rendez-vous, Constant Collard-Bovy au 0475/285.608.



Cherche : **MOTO CONDOR 350 cc**, ex armée **SUISSE**, année +/-1975 (1972 à 1980).

Tournante et roulante, si possible, Km raisonnable, prix en fonction de l'état.

Merci, contactez- moi,0032495258783. Ou olafbris@skynet.be.

JC BRISKO.

Recherche de pièces pour scooters **Heinkel 175** -

Modèles 103A0 - 103A1 - 103A2.

Jacques Bonnami (jacquesbonnami@live.be - 068/55.21.53 ou 0488/11.52.52

Cherche pièces **SOCOVEL** électrique.

Contact : Jean Theunis 0485/362 801

Cherche moteur complet **Guzzi Lodola 250**.

Réservoir **Gillet** tour du monde 3 vitesses.

Rens Joseph De Pirro 04/3422015 apres 17 H ou 0488/648474.

Cherche toutes informations, pièces, documentation concernant le microcar **Heinkel Kabine type 154** (4 roues) de 1957 immatriculé en Belgique comme moto.

Vespapy313@gmail.com ou tel 087/ 31 44 36

FN M11 : boîte à vitesse et les 2 grandes couvercles moteur.

Huygens Robert GSM 0475/61.14.92 huygens2@telenet.be

SUZUKI T 250 1970 : fourche avant complète pour roue à tambour.

CONTACT : 0475 49 68 01 OU FB790415@SKYNET.BE

Cherche coupe-circuit BTH 6 Volts équipant les HRD Serie A ou les Velocette LE dans les années trente (voir photos).

État indifférent. halewyck.michel@gmail.com"

Roue avant et arrière pour **FN M60** avec poulie
Eddy GRENIER tel : 0495/75.72.20

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

alendrier du mois

| | | |
|---------------------|--|---|
| 29/07 | Balade de Cerexhe | 04/ 387.57.21 |
| 29/07 | Namur Légend | 0496/ 416.787 |
| 29/07 | Toertocht Wanssum | 0031(0)478-533608 |
| 04/08 | 1er week-end rencontre VMCB > RMS (France) | 04/ 278.32.50 ou 04/ 224.28.79 |
| 05/08 | 9^{ème} Hesbytour en collaboration avec le fort de Lantin | 0496 /23.14.41 |
| 05/08 | 24 ^{ème} Reynaertrit pré 80 | 00 31(0)11 431 58 30 |
| 05/08 | Balade surprise 4 HMRC | 0477/ 877.009 |
| 18&19/08 | 40^{ème} Liège-Nancy-Liège | liegenancyliege@yahoo.fr |
| 18&19/08 | European SWM days | jmstrens@gmail.com |
| 19/08 | Balade surprise 5 HMRC | 0477/ 877.009 |
| 19/08 | Lennik Prinstreffen | 0475/ 848.049 |
| 24/08 | BBQ et balade nocturne | president@vmcb.org 0475/84 14 47 |
| 24-25-26/08 | Belgian Classic Trophy Gedinne | www.cramb.be |
| 26/08 | Balade touristique RAMC Eupen | 087/ 740369 ou 0496 / 742173 |
| 01&02/09 | Renouveau Côte d'Opale | 0495/ 770.740 |
| 02/08 | Barbecue HMRC | 0477/ 877.009 |
| 02/08 | 22ème Klakvélotreffen pour motos pré 1940 | 00 32(0) 477 56 26 19 info@veteraanmotorenhoutland.be |
| 09/09 | Balade d'automne Marche-en-Famenne | 0498/ 315.338 |
| 09/09 | Journée du patrimoine Liège | 04/ 278.32.50 ou 0476/ 957.696 |
| 09/09 | 21 ^{ème} balade du CAG Ghislenghien | 0474/ 985.523 |
| 08&09/09 | Luxembourg moto classic | +493212.10.11.889 |
| 15&16/09 | Bourse Moto Retro Wieze | 0475/ 580.887 |
| | Les Motos Belges | 02/ 425.98.91 |
| 16/09 | Rassemblement motos anciennes à Ostende | 09/ 375.15.60 |
| 23/09 | Balade de Marie-Rose et Marcel Dodion | 0473/ 460.557 |
| 23/09 | Coupe Contact | 04/ 379.83.78 |



Roland Mignolet

Selles
Garnissage de side-car
Garnissage automobile

643, Chaussée de Tongres
4452 WIHOGNE

atmospherecuir@yahoo.fr

04 278 32 50



**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



KSA 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

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



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 de dégravage de
sérigraphies épurées avant rejet !

www.ortitex.be info@oritex.be

087/ 22 39 45 Fax : 087/23 01 73
Rue de l'Avenir 10 4890 Thimister

*Grâce à ses
nervures latérales*

**le nouveau
pneu moto Michelin
est
le plus antidérapant**