



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE

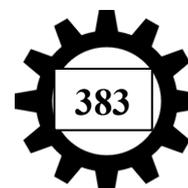


La moto de curé



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

Avril 2019



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 0475/84 14 47
 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

Responsables de la revue

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

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

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

ditorial

Chers amis,

Ça y est, la saison motocycliste 2019 est lancée ! Une météo hors du commun pour cette période de l'année a même permis aux plus chanceux de déjà sortir leurs belles avant l'heure. Pour la plupart, la saison a commencé le week-end passé avec la « Croisière Blanche » de Joseph Colin qui sera suivie directement par le traditionnel « Coup de Kick de Val-Dieu ». Espérons pour le « coup », que le beau temps (du moins sec) sera au rendez-vous pour cette édition au programme attrayant avec sa visite des établissements Impéria et rencontre de l'APAM au programme. Il faut dire que 2018 nous avait réservé une météo exécrable pour cette organisation qui n'avait réuni que quelques courageux un peu fous.

2019 fête le centenaire de la création des Ateliers Gillet Herstal par Léon du même nom en 1919. Vous retrouverez au fil des publications de ce mensuel des articles d'époque retraçant l'histoire du cadet des trois grands d'Herstal, joyau de la production motocycliste durant 40 ans. Le Club organisera pour l'occasion une balade dédiée à la marque (le 28/09) et une exposition (le 29/09) pour laquelle nous ne manquerons pas de faire appel à vous, le tout, en collaboration avec le MRF (Moto Rétro Flémalle) à l'occasion de leur bourse annuelle.

Si vous êtes désireux d'en savoir plus sur l'épopée de la marque, le livre « Les Motos Gillet Herstal » d'Yves Champion prendra avantageusement une place dans votre bibliothèque (celui-ci est également disponible et en vente dans la boutique du club, contactez Philippe Lange pour plus de détails). Par ailleurs, Yves, épaulé par Vincent Derdeyn & Michel Degueudre, organisera une exposition retraçant presque l'entièreté de la production des Ateliers fin 2020, pour laquelle nous vous communiquerons les détails l'an prochain.

Il est courant que vous fassiez appel au club afin d'obtenir des renseignements pour l'immatriculation et les assurances de véhicules avec ou sans document. Le partage d'informations et le retour d'expériences permettent de fournir une information correcte à la communauté. C'est ainsi que nous avons appris grâce à vous qu'il est nécessaire depuis le 01/02/19 d'avoir un rendez-vous pour vous rendre à la DIV de Grâce-Hollogne. Pour tous renseignements quant aux horaires d'ouverture et modalités, visitez le site du SPF mobilité (<https://mobilite.belgium.be/fr/contact/adresses>). N'hésitez donc pas à transmettre ce type d'information bénéfique à tous.

Ce mois, sont venus nous rejoindre Jules Baele de Mons – Ghlin, Giovanni Vinci de Anderlues, Luc Mandiaux de Flémalle, Olivier Destinay de Liège, Christian Van Heule de Heure le Romain, Albéric Mailleux de Hannut, Jean Radelet de Huy à qui nous souhaitons la bienvenue et espérons les rencontrer prochainement au détour d'une balade ou d'une réunion mensuelle.

Bonne lecture de la présente revue. Prochaine réunion club, vendredi 19 Avril 2019.

*A bientôt,
LENAERTS Eric,
Président*

Dans nos familles

* Nous avons appris qu'Albert Wertz nous a quitté ce 1^{er} mars des suites d'une longue maladie à l'âge de 67 ans. Membre de longue date, Il était encore « actif » l'été dernier en venant saluer les participants du « Nancy » et d'autres balades proches de chez lui. C'était un passionné de la marque Triumph.

Le VMCB présente ses plus sincères condoléances à la famille.



** Nous avons appris également le décès de Madame Andrée Salle à l'âge de 73ans, épouse de Mr Pierre Pallen, membre du club.

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

L'article du mois

La moto du curé

Jean-Pierre Beaufays

Avant la dernière guerre, peu de dames portaient le pantalon, jugé 'peu convenable' pour la gent féminine à qui son port lui fut même, sauf rares exceptions, interdit jusqu'en 1913.

De même, l'Eglise catholique imposa jusque 1962 aux ecclésiastiques de porter la soutane en toute circonstance.

Ceci leur rendait l'usage de la moto traditionnelle assez problématique sous peine de devoir relever leurs 'cottes' et d'arborer de ce fait une tenue jugée indécente.

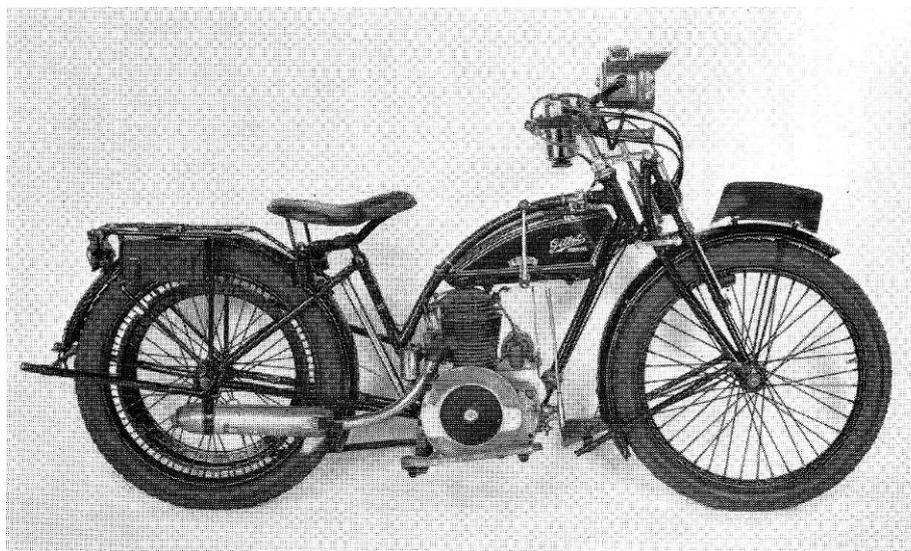
C'est pourquoi, avant l'avènement des scooters, de nombreux constructeurs proposaient à leur clientèle féminine et ecclésiastique, des modèles à cadre ouvert souvent extrapolés de modèles traditionnels..

Ces motos étaient généralement de petites cylindrées eu égard à l'usage strictement utilitaire auquel elles étaient destinées et à la difficulté de loger un gros cube dans ce type de cadre.

Voici, à titre d'exemple, quelques modèles de ce genre.

Je m'attarderai un peu plus longuement sur la Socovel V100 Junior dont je viens de remettre un exemplaire en route afin de participer à la balade des 'Petits Cubes'.

Gillet pour Dames et Ecclésiastiques.



Une des premières et plus célèbres motos de curé.

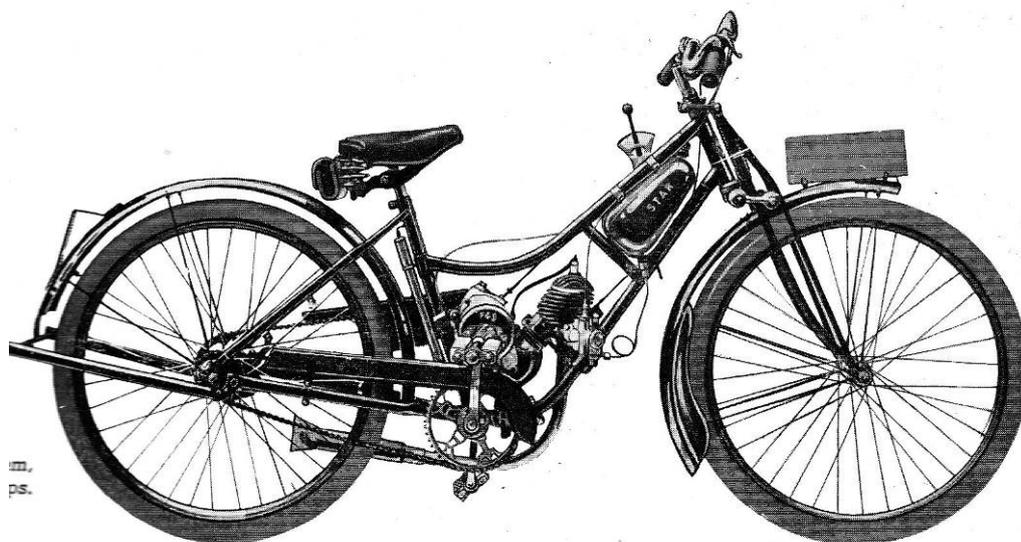
Basée sur la Gillet 350 à courroie des années 1920. Cadre fortement incurvé derrière le moteur.

La marque herstaliennne produisit des motos de curé jusque dans les années 50 mais équipées de mécaniques de cylindrées plus modestes telle la 100 cc ci-dessous..



Star 100 cc 1948

La firme liégeoise Star proposait dans l'immédiat après-guerre un cyclo 'de curé' équipé d'un moteur Sachs.



En France :

Publicité des années 20 pour Terrot et Motobécane rédigée par une personne éprouvant quelques difficultés avec la langue de Voltaire :

LE MOTO MODEL ECCLESIASTIQUE



1926 TERROT 'TYPE LD'



1923 MOTOBECANE MB1

En Angleterre

Travel
over 7 miles for one penny
 and enjoy every mile of it

Sheer enjoyment, and real economy. Ride a POWERBIKE for work and for pleasure. It is cycling without pedalling, the healthiest and handiest means of transport. The POWERBIKE is a luxury machine. Cleanliness is a notable feature. Special springing ensures complete comfort, and the Villiers Engine is thoroughly dependable. You can trust a POWERBIKE to take you anywhere, any time. Write for illustrated literature.

Ride a
Francis Barnett
 Fully equipped, and ready for the road **£22**
POWERBIKE

FRANCIS & BARNETT LTD., COVENTRY

Peu avant la 2^{ème} guerre mondiale, la firme Villiers produisit un petit moteur de 98 cc monovitesse à cylindre horizontal, destiné à équiper des motos utilitaires.

De nombreuses firmes comme Excelsior, Francis Barnett, Coventry Eagle, New Hudson, Sun, et même Rudge fabriquaient des cyclomoteurs de modèles très semblables, à la partie cycle du style 'moto de curé', avec un cadre ouvert et un long réservoir vertical, et les équipaient de ce moteur.

Ces petits véhicules furent également construits et largement utilisés outre-manche pendant le conflit en tant que véhicules utilitaires 'de pénurie'.

Ils équipèrent notamment les services publics et furent utilisés comme engins de liaison sur les aéroports.

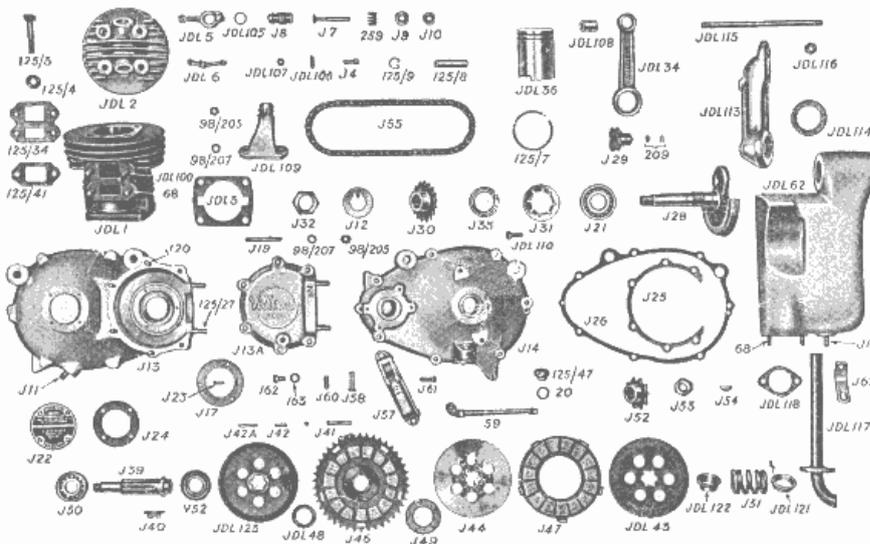
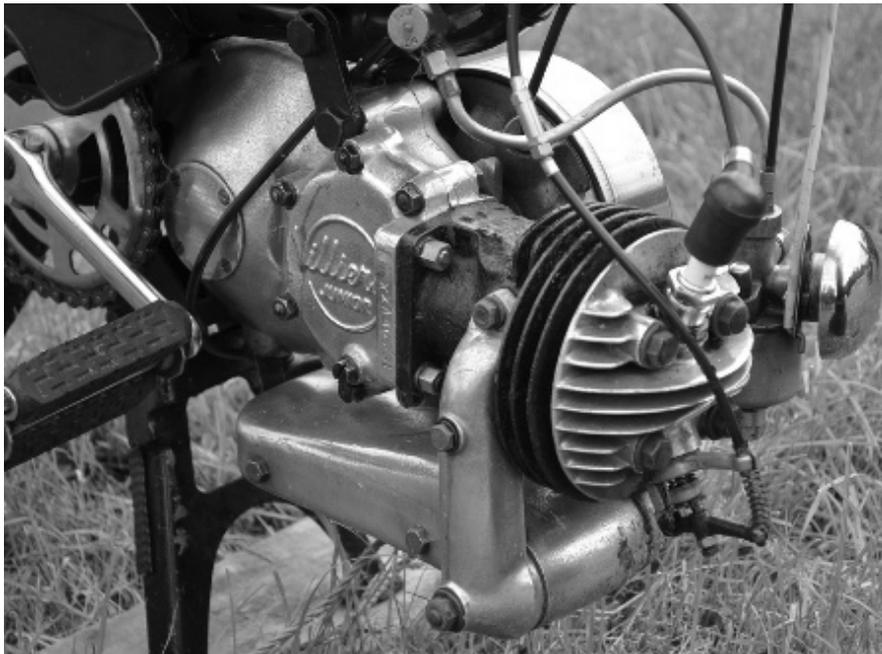
Ils sont à rapprocher des Gillet 125 chez nous et des 125 Gnome et Rhône en France, destinées aux médecins et à certaines autres professions prioritaires et dont l'acquisition était soumise à l'usage de bons de ravitaillement.

C'est également le Villiers Junior qui équipa les motos parachutables Excelsior Welbike.

Ce moteur qui, à l'instar des Whizzer américains, pouvait aussi s'acheter en 'kit' était très compact, rassemblant un seul bloc la totalité de ses composants y compris l'échappement lequel était constitué par un pot en aluminium fixé sous le bloc.

Cette mécanique se boulonnait au cadre par deux boulons seulement et pouvait être facilement installée dans différentes parties cycle.

On en trouve d'ailleurs parfois qui furent montés dans des cadres de motos de provenances diverses après que la mécanique d'origine eut rendu l'âme.



Ce petit moteur était très simple.

2 temps d'une cylindrée de 98 cc développant 1,5 cv.

Il ne comportait aucune boîte de vitesses mais un simple embrayage multidisque à bain d'huile logé dans un compartiment séparé du carter moteur.

Le moteur était donc constamment en prise et la manette d'embrayage au guidon était munie d'un cliquet d'arrêt maintenant la position débrayée sans devoir tenir la poignée.

Ce dispositif permettait de rester à l'arrêt moteur tournant et de déplacer la moto, moteur arrêté, sans entraîner ce dernier.

La traction sur la roue arrière se faisait au moyen d'une chaîne et d'un pignon situés à gauche directement en sortie d'embrayage.

La mise en marche s'opérait par un pédalier à droite.

Le manuel d'utilisation garantissait la possibilité de gravir toutes les côtes, éventuellement en s'aidant quelque peu du pédalier, mais en permettant néanmoins d'atteindre une vitesse avoisinant les 50 km/h sur route plate.

J'attends de pouvoir tester ça le 5 mai prochain.

Curieusement, ce manuel précisait aussi qu'il ne fallait pas craindre de faire patiner l'embrayage dans les côtes.

Probablement la firme avait-elle des intérêts dans une société spécialisée en regarnissage des disques....

Socovel

En Belgique, une fois la guerre terminée, la firme SOCOVEL qui, comme l'indique son acronyme (Société de Construction de Véhicules Electriques), s'était consacrée à la construction de motos électriques, dut se convertir dès 1946 à la fabrication de motos à moteur thermique.

A côté d'un modèle de moto classique équipé d'un 200 cc Villiers, Socovel proposait le VM 100 fortement inspiré pour ne pas dire plus par l'Excelsior Powerbike.

Le moteur était également le Villiers Junior.

Il faut cependant noter qu'entretemps, Villiers avait sorti un nouveau modèle 'Junior' à cylindre incliné, toujours monovitesse mais aux 'performances' accrues.

Ce fut ce nouveau moteur qui équipa les motos britanniques sorties après la guerre alors que Socovel se contentait toujours de l'ancien.

Il est même permis d'imaginer que la firme belge avait récupéré chez Villiers un stock d'inventés car dès 1948 la VM 100-2 fut équipée du 'nouveau' modèle.



Socovel VM 100



Socovel VM 100-2

Et pour terminer, voici une photo du Frère Paul au guidon de son Isoflex pour moine trappiste.



Balade du Roy le 07 octobre 2018

Jean-Pierre Vanséveren

Voici, avec retard le récit de cette dernière balade de l'année 2018.

Passant d'une saison estivale exceptionnellement chaude à un épisode à nouveau froid et humide normal pour notre région, ce compte-rendu a failli hiberner au fond de ma tablette.

On finissait par s'habituer aux sorties du dimanche ensoleillées et chaudes. Mais le ciel s'est souvenu que la Belgique avait une réputation météo.

Départ vers le rendez-vous à Rendeux sur des routes qui ont été bien arrosées la nuit.

La journée s'annonçait froide et la majorité des participants enfilèrent une polaire sous la veste moto..

Philippe et Anne Françoise nous accueillent au Manège de la Golette.

Comme beaucoup de copains, je sirote un chocolat chaud en collant les feuillets du Road Book.

Un tracé artistique dessiné à l'ancienne par Phil Leroy. On finissait par s'habituer au RB Tripy.

Alors place à la tradition, Philippe a tracé et vérifié le tracé en le parcourant trois fois. Bravo, nous avons bénéficié d'un excellent RB sans erreur et des détails décoraient les cases (dessin d'un char, église et son style architectural - j'exagère un peu ...)

Heureusement Jean Herin et Philippe Lange ont secondé notre Philippe national.

Départ à 10 h, sous un plafond nuageux crachinant sur nos visières et rapidement les bouts de doigts se refroidissaient en arrivant, après 10 km, sur la N 834 en direction de Ortho.

À Bertogne, le régional, Alex Jaquet a rejoint le groupe.

Nos bécanes ont avalé les 49 km mouillés en direction de la frontière Luxembourgeoise en passant par Bizory et Margeret.

Plus de vibrations et de chocs au guidon et repos pour les ressorts de nos selles. À l'évidence, nous étions dans un autre pays européen.

À Wiltz, 55km parcourus et le crachin s'était mis en grève et nous l'approuvions.

Après 74km au compteur nous croisons Goesdorf et le panneau Esch-sur-Sure apparut à la case 50.

Nous sollicitons la poignée de gaz pour grimper la rue de la Poste et après 80 km bien froids nous nous installions pour dîner au restaurant « Comte Godefroy ».

Excellent repas accompagné de la bière luxembourgeoise. Les copains qui avaient choisi l'assiette campagnarde de charcuterie ont été impressionnés par la présentation sur une énorme planche d'environ 3 m.

Et ceux qui avaient optés pour la ballotine de Poularde farcie alsacienne et son gratin dauphinois cherchaient où ce dernier se cachait sur leur assiette.

Pour 25 euros, verre de vin blanc ou bière Diekirch compris.

Garer les motos au sommet de la côte où se situe le restaurant a été difficile malgré un parking couvert réservé mais un avantage aussi en repartant, en démarrant dans la descente.

Remise à zéro après nos 80km du matin.

Nous traçons sur les belles routes luxembourgeoises en passant par Kaudorf, Harlange, Derenbach à 30km et ensuite Allerborn en direction d'Houffalize « Province de Luxembourg, merveilleuse terre de vacances » et donc retour chez nous.

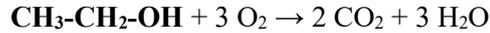
Arrêt au « café des Sports » après 50km. A nouveau, le froid se rappelait à nous et une boisson chaude allait de soi.

Pour retrouver Rendeux, nos machines courageuses usinèrent 37km via La Roche, Marcourt, Hotton.

Et comme le disait Raymond : demain il faudra nettoyer nos motos. C'était » la dernière de la campagne » balades motos du VMCB, formule que je rapporte, ici de Pierrot (il se reconnaîtra).

sang et au niveau du foie notamment vous subissez une première oxydation en acétaldéhyde $\text{CH}_3\text{-COH}$ et une seconde en acide acétique $\text{CH}_3\text{-CO}_2\text{H}$. Ensuite vous rejoignez les autres molécules d'acétylcoenzyme A provenant par exemple de la digestion des glucides contenus dans les frites du souper. Vous entrez ensuite dans le grand cirque du cycle de Krebs pour finalement, grâce à l'oxygène que vous respirez, redevenir CO_2 et H_2O .

Pendant le retour à son domicile de celui qui a bu le verre dans lequel vous étiez, vous allez rejoindre le monde extérieur dans son haleine imbibée et dans sa vessie gonflée, avec le bilan



Valait bien la peine ! Vous revoilà CO_2 et H_2O ! Faire et défaire, c'est toujours travailler. Vous étiez CO_2 et H_2O , l'énergie solaire vous a fait amidon, la fermentation vous a fait alcool et le buveur vous a refait CO_2 et H_2O , récupérant de la sorte une partie de l'énergie fournie par le soleil. C'est bien connu, le soleil est à l'origine de toute vie sur terre, et aussi de tout l'ordre qui règne sur terre. Mais je ne vais pas faire ici un cours de thermodynamique.

Mais le brasseur, au lieu de vous mettre en bouteille immédiatement, peut décider de fabriquer de la bière sans alcool, ce qui se fait de plus en plus. Il va procéder à une désalcoolification et l'alcool récupéré, il va le vendre à une compagnie pétrolière qui va illico vous mélanger à de l'essence pour fabriquer de la E5 ou de la E10, comme le prévoient nos gouvernements afin de réduire la contribution des énergies fossiles. Et voilà, vous vous retrouvez en compagnie de grosses molécules d'hydrocarbures comme des molécules d'octane ou de toluène.

Dans ce cas, vous pourriez vivre le destin suivant. En rentrant chez lui, un membre du VMCB venu à moto éprouve le besoin de faire le plein et vous voilà alors précipitée cette fois dans un autre orifice, celui du réservoir d'une Gillet 500 culbutée (toute ressemblance avec la moto de notre président est purement fortuite).

Agitée en tous sens vous vous sentez entraînée dans un tuyau, ensuite dans la cuve d'un Amal Concentric. Vous passez par un gicleur et vous sentez soufflée par un courant d'air qui vous envoie dans une chambre de combustion. Dans un fracas épouvantable initié par une bougie infernale vous vous trouvez entraînée dans une série de réactions complexes et radicalaires, portée à plusieurs centaines de degrés. Vous en voyez de toutes les couleurs et vous enviez le sort de vos copines des bières alcoolisées qui se font oxyder de façon pépère, à 37°C , transformées au sein des confortables sites enzymatiques de l'alcool déshydrogénase.

C'est brutalement que vos morceaux se recombinent en poussant sur le piston. En remontant, celui-ci vous propulse dans l'échappement et vous reprenez lentement vos esprits, de nouveau sous la forme de CO_2 et H_2O .

Vous étiez CO_2 et H_2O , l'énergie solaire vous a fait amidon, la fermentation vous a fait alcool et la moto vous a refait CO_2 et H_2O , récupérant de la sorte une partie de l'énergie fournie par le soleil. C'est bien connu, le soleil est à l'origine de toute vie sur terre, et aussi de tout l'ordre qui règne sur terre.

Mais je ne vais pas faire ici un cours de thermodynamique.

Revenons sur votre existence, chère molécule d'alcool, au sein de l'essence E5 ou E10. Quelle est votre influence sur les propriétés de cette essence par rapport aux anciennes essences sans alcool comme par exemple le super plombé pour lesquels les réglages de nos motos étaient prévus ?

En présence de vos congénères les autres molécules d'alcool, vous formez à température ordinaire un liquide dont la masse spécifique vaut $0,789 \text{ g/ml}$. Un litre d'alcool pèse donc 789 grammes . Par contre l'essence, composée d'un mélange complexe d'hydrocarbures est plus légère, environ $0,75 \text{ g/ml}$.

L'addition d'alcool à l'essence provoque ainsi une augmentation de la densité du carburant, qui est cependant relativement faible. Il n'en reste pas moins que le niveau de cuve dans le carburateur s'établira un rien plus bas. Si possible on pourra donc relever un petit peu le niveau de cuve.

La pression de vapeur de l'alcool est plus faible que celle de l'essence, ce qui fait que les essences E5 et E10 sont moins volatiles que l'essence sans plomb. Cela a comme conséquence un appauvrissement au ralenti et à faible ouverture des gaz.

De plus, le contenu énergétique de l'alcool est plus faible que celui des hydrocarbures, ce qui provoque une augmentation (légère, de 1 à 2 %) de la consommation.

En ce qui concerne la stoechiométrie de la réaction de combustion (la proportion air/carburant), la combustion de l'alcool demande moins d'air que celle des hydrocarbures, ce qui fait que la présence de

l'alcool impose d'enrichir le mélange. On considère qu'avec l'essence actuelle, si les réglages d'époque ne sont pas modifiés, le mélange sera entre 3 % et 5 % trop pauvre.

Enfin, l'alcool brûle plus rapidement que les hydrocarbures. La combustion des carburants d'aujourd'hui étant plus rapide, cela impose de diminuer l'avance à l'allumage par rapport aux valeurs d'époque, comme le préconisent un grand nombre de spécialistes qui font rouler des véhicules anciens avec l'essence moderne. Par exemple, le fabricant Powerdynamo qui commercialise des allumages électroniques pour les véhicules anciens recommande une diminution nette de l'avance pour les deux-temps (par exemple 4 mm au lieu de 6,5 mm pour la DKW NZ 500), et les courbes d'avance initiale et centrifuge pour les quatre temps sont également revues (par exemple 8° au lieu de 12° à 1200 tours/min, et 38° au lieu de 40-42° à 3000 tours pour la BMW R51/3).

Je reviendrai dans un article ultérieur sur le fait de savoir comment régler une moto ancienne avec l'essence d'aujourd'hui. Ce problème n'est pas simple car beaucoup de facteurs sont liés. Ainsi, un carburateur usé ou mal réglé pourrait conduire à un mélange trop riche ou trop pauvre, avec une vitesse de combustion plus lente, ce qui pourrait faire croire à la nécessité d'augmenter l'avance à l'allumage, nécessité attribuée alors erronément à l'essence moderne.

Buvez donc (en fin de soirée) de la bière sans alcool et réservez celui-ci pour votre réservoir. Garçon, une bière pour ma moto !

illet d'humeur

Jean-Pierre Beaufays

Il y a tout juste 90 ans : L'année 1929

Qu'on se rassure, je ne cherche pas à imiter notre ami Michel en décrivant les événements motocyclistes liés à mon année de naissance.

Je ne suis heureusement pas né en 1929 auquel cas, même si par miracle j'étais toujours de ce monde, il y a peu de chances que je puisse encore tenir en selle sur une ancienne, et même sur une moderne.

Encore que...comme aurait dit Marcel Van Wayenbergh.

Si je consacre ce petit mot à cette année particulière, c'est qu'elle fut marquée par un tournant radical dans le style des motos. Une nouvelle génération était née.

Curieusement, un très grand nombre de constructeurs, que ce soit en Belgique, dans les autres pays européens et mêmes aux Etats-Unis, choisirent tous cette année pour faire bénéficier leur production d'une évolution sensiblement identique.

Bien sur, il y eut quelques précurseurs et quelques retardataires que d'aucuns ne manqueront pas de me faire remarquer, mais on peut dire que d'une façon générale, 1929 fut une année décisive qui permet de différencier nos montures en avant et après 29.

On peut résumer comme suit les importantes modifications que subirent cette année la plupart des modèles:

En tête l'abandon du réservoir 'entre tubes' au profit du réservoir 'en selle' entraînant une triangulation marquée du cadre et un abaissement de la position de conduite conférant à la moto une ligne résolument plus moderne et une meilleure tenue de route.

L'aspect général de la moto s'en trouve totalement modifié.

Abandon total des pneus à talons par des modèles à tringles.

Généralisation de l'éclairage électrique à la place de celui à acétylène.

Soupapes et culbuteurs totalement protégés par des boîtiers plus ou moins étanches limitant les pertes et éclaboussures d'huile et assurant une meilleure lubrification que ce soit sur les modèles à soupapes en têtes que latérales.

Utilisation plus fréquente de la fourche type 'Webb' à parallélogramme et un seul ressort central au lieu du type 'Druid' à 2 ressorts latéraux et autres 'Brampton Biflex' sophistiquées.

Disparition des fourches pendulaires à la conception anti-mécanique.

Plus question de transmission à courroie qui n'était déjà plus au catalogue depuis 4 ou 5 ans chez presque tous les marques mais que certains constructeurs, surtout en France, continuaient à proposer à leur clientèle.

Même des détails subirent une évolution comme par exemple :

Les selles désormais en cuir ou simili cousu sur ressorts plutôt qu'en cuir moulé sur platine rigide.

Les gaz tous commandés par des poignées tournantes plutôt que par les forts peu pratiques manettes à leviers.

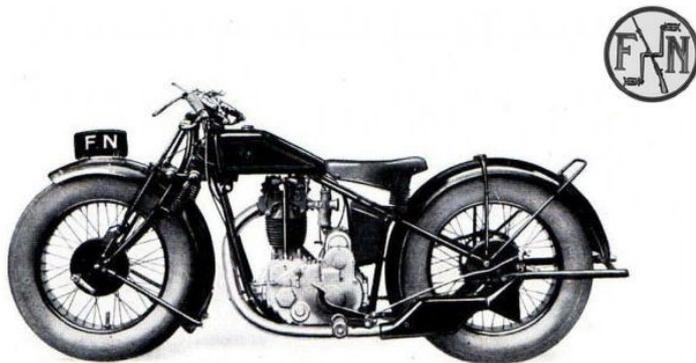
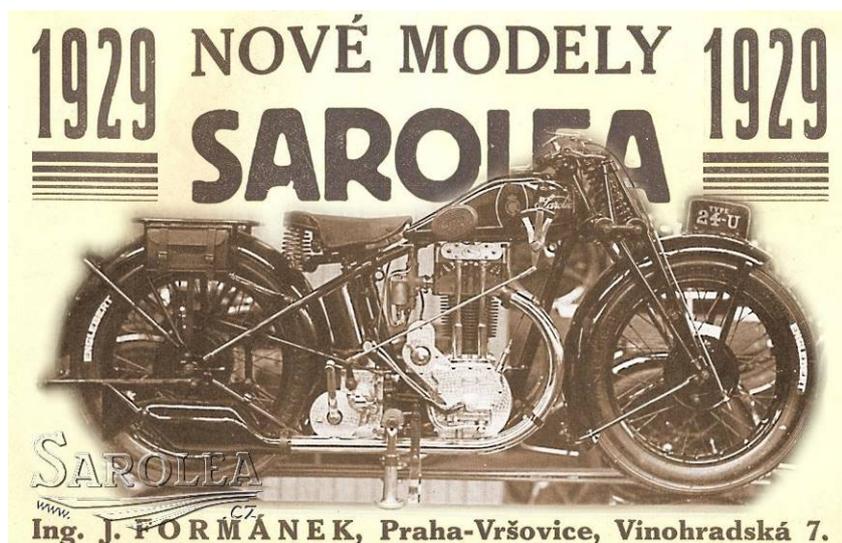


Fig. 6. — M. 67 B. 500 cm³. à culbuteurs.

ManxNorton.com 





J'ai eu la curiosité de parcourir des anciens illustrés de cette année 1929 pour voir si elle fut marquée par des événements notoires dans le domaine motocycliste et aussi parmi les autres véhicules.

En voici quelques exemples.

Parmi les nombreux succès remportés par nos marques nationales et largement commentés dans le livre 'Les Demoiselles de Herstal' de Gilbert Gaspard, nous notons entre autres :

Coupe de la Meuse remportée par René Milhoux sur Gillet,

Record de vitesse par ce dernier à Oostmalle avec 184 km/h.

Plusieurs succès belges dans différentes épreuves à l'étranger dont 4 records mondiaux à Montlhéry.

Pour atteindre de tels résultats, les constructeurs belges développèrent des moteurs destinés expressément pour la compétition, notamment équipés d'arbres à cames en tête.

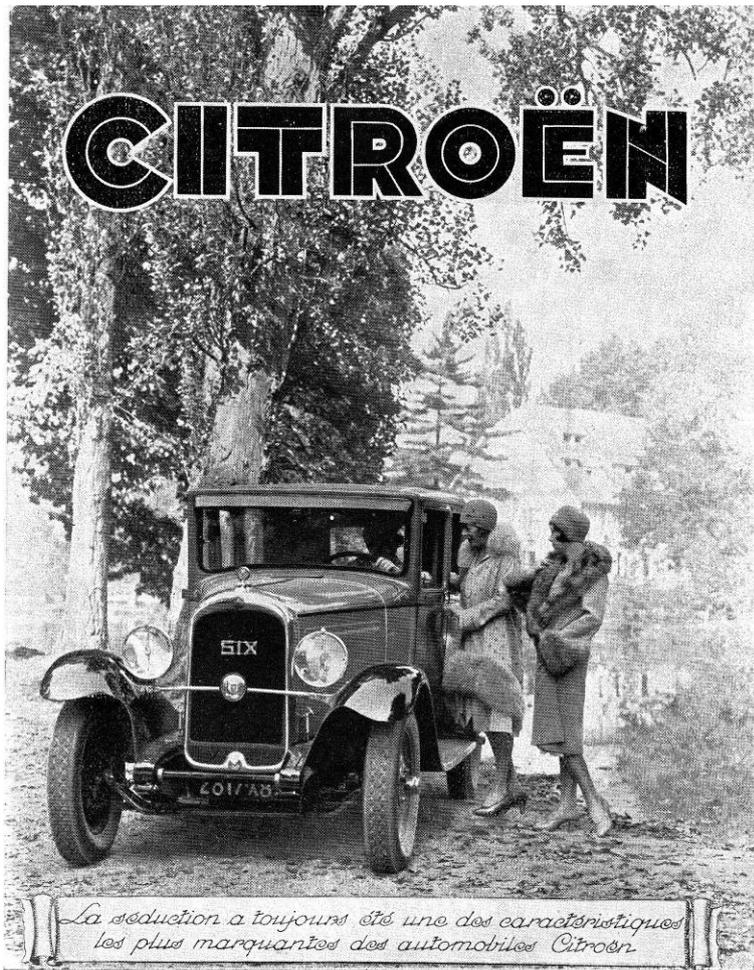
A noter également les différents raids de Robert Sexé lequel n'a pas parcouru moins de 20000 kilomètres en 3 mois sur une Gillet 500.

Dans le domaine de l'automobile, adoption chez de nombreuses marques de la carrosserie 'Tout acier' remplaçant avantageusement les structures sur châssis en bois tôle.

Ce type de fabrication est facilité par l'évolution des presses permettant l'emboutissage de la tôle et conférant une ligne plus harmonieuse notamment aux garde-boue.

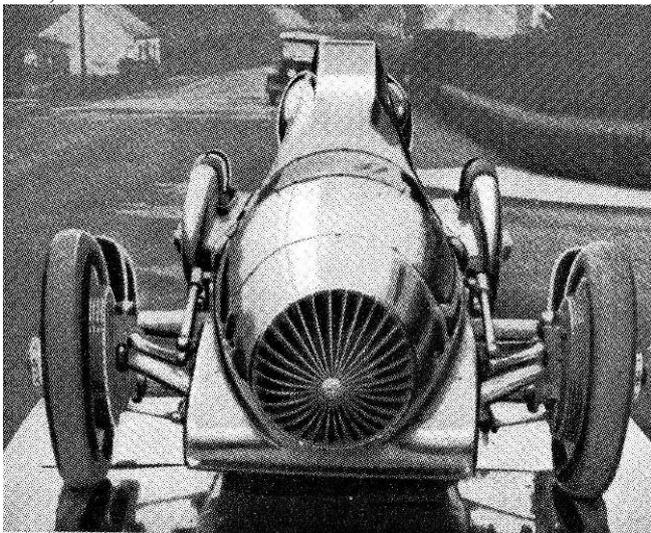
Adoption d'amortisseurs à friction destinés à assouplir la suspension.

Sortie chez Citroën de la C6, premier modèle de la marque équipée d'un moteur à 6 cylindres.



Record de vitesse atteint en mars 1929 par le Major Henry Seagrave sur sa 'Golden Arrow' à la vitesse de 372,34 km/h.

A noter que ce record sera battu en 1931 par Sir Malcolm Campbell sur sa 'Blue Bird' à la vitesse de 395,46 km/h.



En aéronautique, premiers avions 'trimoteurs' construits aux USA par Ford pour la Transcontinental Air Transport.



Informations

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

Désireux de voir votre évènement publier 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.

LIEGE-CHAMONIX-LIEGE

Du 29 juin au 7 juillet 2019

Une balade de 3200 km pour motos d'avant 1945 organisée par l'OMCA asbl en coopération avec les CMB, LOMC et VMCB.

L'organisateur recherche deux ouvriers en moto moderne.

Il reste quelques places pour participer en moto ancienne, dépêchez-vous !

Pour vous inscrire ou plus d'informations :

Michel Bovy +32-494 902 832 michelbovy@yahoo.fr

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

Désireux de voir votre événement publier 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 v i t a t i o n s**

CHANGEMENT DE DATE !

Le LNL 2019 aura lieu les 24 et 25 août.

Ce changement intervient suite à la proximité du 15 août et à l'indisponibilité de certains intervenants.

!!!!ATTENTION !!!!

Exceptionnellement **la balade des Cantons de l'Est et les pré-40 à Saint-Hubert** ne seront pas organisées cette année... bien dommage, mais ce sont toutes fois des choses qui peuvent arriver, souhaitons que l'an prochain elles seront de nouveau au calendrier....

Cela dit vous pourrez toujours assouvir vos envies d'évasion à la balade du printemps organisée par le club de Herve, seule balade d'anciennes organisée par le club hervien.

Les infos dans l'invitation qui suit.

!!!!ATTENTION !!!!

Pour toutes vos annonces : vendre, rechercher, manifestation, bourse, expo, toutes dates calendrier, envoyez uniquement à Philippe Leroy
pady1er@gmail.com

Le dimanche 24 Mars 49^{ème} Coup de Kick du Val-Dieu.

Le Conseil d'Administration du VMCB est heureux de vous inviter à participer à son traditionnel 'Coup de Kick'.

Un parcours de 138 kilomètres nous emmènera cette année vers les Hautes Fagnes avec retour par la vallée de la Vesdre et visite du musée Impéria à Fraipont où nous rencontrerons nos copains de l'APAM (Amis du Patrimoine Automobiliste et Motocycliste).

9h00 : Accueil à l'Abbaye du Val Dieu. Val Dieu 227, 4880 AUBEL.

Inscriptions pour le repas de midi.

Choix entre : Quiche ardennaise à 9€, Assiette ardennaise à 12€ ou 2 boulets-frites à 12€

Payment sur place mais inscription indispensable avant le départ.

10h00 : Départ pour la première étape de 36 kilomètres jusqu'à l'arrêt 'graissage' au 'Café Ardennais' à Hockai.

11h30 : Deuxième étape de 19 kilomètres jusqu'à la Fagn'eteria au Parc Naturel Hautes Fagnes-Eifel à Botrange.

Repas de midi.

13h30 : Départ pour la troisième étape de 40 kilomètres avec arrêt 'goûter' au Musée Impéria Rue de Voutenay 614, 4877 Trooz

Rencontre avec les membres de l'APAM et visite du musée.

Quand vous le désirez : Départ pour la quatrième étape de 28 kilomètres.

Une organisation du VMCB représenté par

Eddy Philippet 0475800908

Jean-Pierre Beaufays 0477205100

Philippe Leroy 0495777521

Le dimanche 31 Mars Journée du motard FEDEMOT.

Pour l'occasion, le VMCB y tiendra un stand exposition de motos Liégeoises.

Vous êtes les bienvenus, venez nous dire un petit bonjour sur une de vos belles Liégeoises.

ADRESSE DU JOUR

- Station de contrôle technique Auto Sécurité de Wandre : Avenue de l'Indépendance, 91 à Liège (à côté du contrôle technique)
- Coordonnées GPS : latitude 50.660054, longitude 5.649401
- Horaire : de 9h30 à 17h

ATELIERS DE REMISE EN SELLE ET INITIATION AUX 2 ROUES MOTORISÉS

Des ateliers de remise en selle sont organisés sur chaque site par des moniteurs professionnels de Capmoto. Après une séance de briefing, vous pourrez participer, avec les conseils des moniteurs, aux ateliers sur un parcours fermé.

Envie d'une initiation aux 2 roues motorisées ? Les instructeurs professionnels de Capmoto sont là pour vous expliquer les bases de la prise en main d'un deux roues ! Et pourquoi pas, s'ils vous sentent à l'aise, vous laisser parcourir, sur parcours fermé, quelques mètres ...

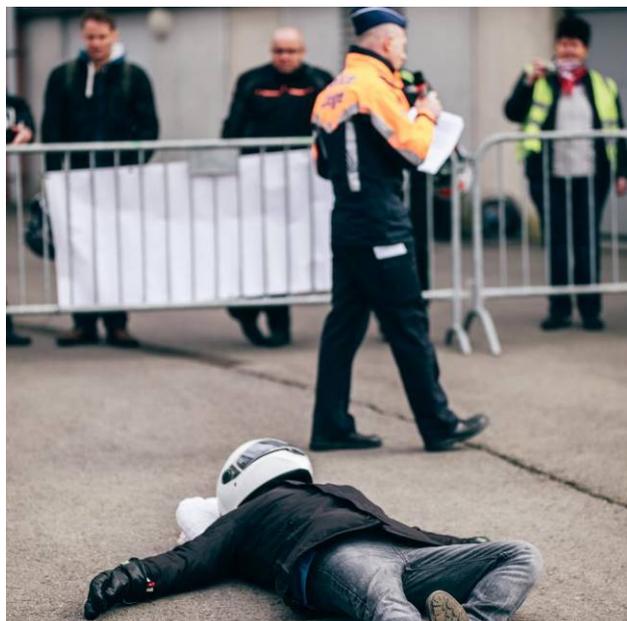
CHECK-UP TECHNIQUE PAR LE CAMPUS DE FRANCORCHAMPS

Vérifications des freins, des niveaux, pression des pneus, contrôles visuels divers ... à la sortie de l'hiver, offrez un check-up à votre moto !

Profitez-en, c'est gratuit et réalisé par le Campus de Francorchamps.

DÉMONSTRATION : SIMULATION D'UN ACCIDENT

Grande simulation d'accident de motard contre un rail de sécurité. Cet exercice permettra, via des professionnels, de montrer les bons gestes à poser si un jour vous étiez témoin d'un tel accident. Avec le soutien de la ville et la Province de Liège, des pompiers, du 112, de la Police et du CHR.



ESSAIS MOTOS

Venez essayer de nouveaux modèles ! Ces marques seront présentes :

- BMW
- Yamaha
- Indian
- Suzuki
- Honda
- Kawazaki
- KTM
- Ducati
- Triumph
- Mash
- Harley
- Scooter électrique
- Benelli
- Vespa
- MV Agusta
- Royal Enfield
- Husqvarna
- Et d'autres encore....

EXPOSITION MOTOS ET ACCESSOIRES

En périphérie de Liège, Herstal, connue comme la cité des armuriers, a également été le berceau, à l'aube du 20e siècle, de la formidable épopée des pionniers de la moto. Connues sous le nom de "Demoiselles de Herstal", ces motos avant-gardistes conçues et fabriquées à Herstal, ont sillonné les routes du monde entier engrangeant record sur record. Elles sont le témoin du savoir-faire unique de nos ouvriers et du génie créatif de nos ingénieurs. Aujourd'hui encore, nombreuses sont les motos de cette époque (FN, Saroléa ou Gillet) qui, entretenues par des passionnés, seront exposées !

BOURSE MOTO

Envie de vous séparer de votre belle ou d'en acquérir une autre ? Inscrivez-vous à notre bourse moto : un espace d'échange ou de vente à votre disposition, gratuitement !

Inscriptions : bureau@fedemot.be

Envoyer : Nom, prénom, téléphone, détail de votre vente/ échange et le site sur lequel vous souhaitez être.

MAIS AUSSI...

- La présence de la comédienne française Constance Gay de la série Unité 42 en tant qu'ambassadrice de la Journée du Motard car la moto, c'est aussi pour les femmes !
- Concours et distribution de goodies bag à tous les participants !

- Restauration avec le bar à boulets "Qu'on se le dise"

Les samedi et dimanche 6 & 7 Avril Bourse véhicules anciens Ath

Voitures anciennes, Motos anciennes

Une organisation de l'amicale athoise au profit d'une œuvre locale

Hall du CEVA

Chemin des Primevères 7800 ATH (Belgique) suivre Hôpital Epicura .

Pièces-Livres-Documentations-Miniatures-Voitures-Moto

Samedi de 13 h à 18 h

Dimanche de 10 h à 18 h

Entrée : 4 EUR (une boisson gratuite)

Plus d'information auprès de : AAAAA - Willain Emile - Mail : emilewillain@yahoo.fr - Tel : 04 76 36 45 56

Le dimanche 14 avril balade du printemps Jacques Van Hove

HMRC

Dimanche
14 avril 2019

Balade
du
Printemps

HERVE MOTO RETRO CLUB

Inscription de 9h à 9h50

Paf
Pilote = 8€ SDS = 6€

Pour
Petit-déjeuner
RoadBook
Souvenir

A midi repas possible
Pain Saucisse = 3€
Hot-Dog = 3€

RENDEZ-VOUS
Ancienne gare de Herve - Rue des Meuneries à 4650 HERVE

Le 14 avril Les Cantons de l'est sont annulés !

Le samedi 27 avril 1^{ere} Foire de la moto de la Reid

Comité des Fêtes de la Reid
1ere Foire de La Moto de La Reid

Vous vendez !
 Vous exposez !
 Vous Transformez !
Cette Foire est pour vous !

Venez nous rejoindre
le samedi 27 Avril dès 09hr30! À 20hr

Exposants ; inscriptions par mail ;
cdfiareid@outlook.be – GSM 0471 61 49 70
 en précisant le nombre de places ou tables.

Compte N° ING :BE 35 3630 6604 7037
 Exposants ; 2€ la moto ou 2€ la table de (60cmX100cm)
 Visiteurs ; 4€ entrée et une boisson comprise.
 Adresse ; salle école communale de La Reid
 (Route du Maquisard)

Bar
 Restauration

Les samedi et dimanche 27 & 28 avril 40^{ème} Salon Moto Pecquencourt

Le **SALON DE LA MOTO** est incontournable.

Pecquencourt devient ce week end la capitale de la moto.

Les motards et fan de moto peuvent Retrouver les concessionnaires moto comme Yamaha, Honda, Suzuki, Kawasaki, Harley Davidson, KTM ...

Avec le village motos, ils pourront en profiter Pour faire des achats de vêtements D'accessoires et d'équipement moto,

Une exposition exceptionnelle de 40 motos GP Ainsi que de motos GP d'il y a 40 ans

Une exposition de motos anciennes, Des MAMIES renouvelée tous les ans.

Et un **BIKE SHOW** d'exception De renommée européenne

Des pilotes d'exception :

Giacomo AGOSTINI et Adrien VAN BEVEREN

Contempler le Stunts avec des stunters différents,

Le **FMX** avec les meilleurs riders au monde,

Très peu présentés en France et en Europe,

Avec **Tom PAGES**,

De nombreuses animations,

La piste de prévention et de sécurité routière Initiation moto ainsi que des concerts différents avec

YAROL le samedi et **MARCEL ET SON ORCHESTRE**

Le dimanche

LE TOUT POUR SEULEMENT

15 €

0033.6 72 01 60 19

MOTO CLUB
PECQUENCOURT

40^{ème}

1979 2019

SALON de la MOTO
27 & 28 Avril 2019

www.mc-pecquencourt.com

bleu PACIFIC «ETS» COUPEZ CA CREDIT AGRICOLE FEDERATION Compagnie Kyriad Thijs motolegende MOTO evion

Le dimanche 28 avril 6^{ème} Pré 40 à St-Hubert est annulé !

Le mardi 1^{er} mai Mobyboute

Une Mobyboute, tous en salopettes pour 50kms de mobylettes... 1er Mai 2018 - Fête du travail

Ecole Libre Saint-Joseph Rue des Crèches 1 5170 Lesves

9h : Inscriptions et rassemblement dans la cour de l'école

10h : Départ de la balade

13h 13h30 : Retour à l'école pour le diner (Pâtes bolo ou carbo)

Prix pour les motocyclistes :

Balade et plaque : 5€

Balade, plaque & repas : 15€

Accompagnants et spectateurs : 12€

Enfants : 6€

Renseignements :

Cédric ; 0475 604 249

Dimitri : 0474 082 164



vendre

SALIRA 250 cc moteur JLO 2 cyl, roulante et restaurée avec papiers belge + pièces moteur diverses. 2500€. Devigne j-l 0490/525430.

Yamaha FS1 complète en pièce à restaurer (tournante avant démontage).
Prix fixe de 500€. A voir à 4km de Spa. Contact Benoit Michel 0499/41.22.09

Pour **SAROLEA** A4 militaire
2 fontes métal et feu arrière en parfait état.
2 protections latérales.
1 protection bas moteur en métal.
Philippe Decat : email felix.thecat@skynet.be

Tour d'établi entre pointe 50cm pouvant fileter. 500€
Table moto hydraulique marque **VHM** 300€
Foreuse sur colonne 120€
Touret à polir et accessoires 380V tri 2 vitesses 100€
Raymond Wijzen tel 04/ 358.64.17

Moteur **FN m70**, 1 moteur **FN m71** militaire, 1pot échappement **FN m70**, 1garde boue arrière, 2roues à talons complètes avec freins pour **FN Sahara**. Et quelques autres pièces.
Contact Père Yvon 0474/985523.

SAROLEA 350CC LATERALE de 1938 (voir photos) Cette moto a été complètement démontée, sablée et revêtue d'antirouille. Elle est prête à peindre. Beaucoup de pièces fournies en plus : 2 cadres, diverses tôleries refabriquées, 4 jantes,) Toutes les pièces sont rangées dans des boites et répertoriées. Prix souhaité : 3000€ visible en région de Liège Valère PESSOTTO 0475/90 41 93
photos sur le site NOUVEAU PRIX SOUHAITE : 2650€

BMW 1100GS de 1996, 1^{er} propriétaire 96682 km, couleur noir, pas de frais à prévoir, avec deux valises + bulle origine + un échappement laser (pot de sortie) + quelques pièces : plaquettes, filtre air et huile.

Entretien fait tous les 20.000km.
Faire offre à partir de 3200€ (1)

HONDA 750 Seven Fifty, type RC42 de 1994, 37997 km, couleur noir, 2 valises d'origine.

YAMAHA XV 750 Virago de 1993, 73199km bleu métal, 2 sacoches, pare-brise National Cycle, + quelques accessoires courant sur le custom.

APRILIA RSV 1000 TUONO de 2003, 13313 km, couleur grise, quelques accessoires d'origines équipent la moto.

Toutes ces motos ont encore roulé en 2018, sont en très bon états, pas de frais hormis batterie pneus et plaquettes à prévoir, Prix toujours possible d'aménager.

Renseignements ou photos par courriel : olfabris@skynet.be ou JC Brisko 0495/ 258.783, ne répond pas aux SMS. (1)

SAROLEA 350cc de 1955 avec papiers, moteur remis à neuf, entièrement restaurée.

A roulé jusque fin 2016.

guy.heller@skynet.be

04-3883150 (répondeur enregistré) (2)

PANNONIA 250cc pièce à vendre, fourche et roue avant, petit prix.

DOLLAR 350cc CG Belge, roule très bien, dans son jus d'origine.

Roland Mignolet 0476/ 957696 (2)

Vends 2 fontes (sacoches en cuir) reprises **Art Gillet Real Leather** : 30x26x14 cm 25 LTR neuves toujours emballées.

Renseignements : J. Vincent tél. 0473967081 (2)

SOLEX S3800 IMPEX (Roland-Garros) produit à 150 exemplaires **1998**

Renseignements : Hardenne Claire clairehardenne@gmail.com ou 0475/715.050. (1)

HONDA SUZUKI YAMAHA FLANDRIA MOBYLETTE PEUGEOT KREIDLER JAWA GILLET MALAGUTTI BIANCHI GUZZI LAMBRETTA BETTA GARELLI GILERA

VESPA HMW NSU SACH CZ et autres, moteur et bas moteur à vendre.

Vaslinder Lucien : 0472/ 285.943. (3)

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. (1)

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 (2)

FN XIII 450cc date d'immatriculation 01/01/1948

Renseignements : laurence.boussiron@akeonet.com (2)

herche

Cherche couvercle triangulaire pour la distribution d'un moteur JAP 680 en "V", avec console pour le magdyn avant, entre moteur et roue avant. Si désirée, un couvercle avec console côté moteur, magdyn en 90°, est à échanger/ vendre. Aussi carter complet sera intéressant.

Heinz Rövenich <heinz-roevenich@web.de>, 087/ 659.701 ;

Merci et à bientôt, salut cordial

Cherche renseignements et historique pour ma moto **GILLET BELGICA 250cc** 1 ère mise en circulation 22/10/1957, dernière immatriculation en 1969 au nom de José HAREN de Boirs. Je l'ai trouvée ce début mars en Hollande en configuration « cross » et envisage de lui rendre son aspect d'origine.

Michel KERSTEN - 0498 / 80 16 30 - michel.kersten@scarlet.be

Cherche vélo **FN** à cardan

Eddy Grenier fa303951@skynet.be ou 0495/ 757.220

Cherche des pièces pour ma **SAROLEA T6** : réservoir, un feu arrière, des manettes–levier de guidon.
ben54@underdog-vw.com

Cherche un carter bas pour une **FN M70**, malheureusement le carter du bas est trop fissuré pour être refait donc je cherche un carter bas avec la grosse pompe à huile, merci d'avance. Photos sur le site.

Clément Sœur peugeotxps39@gmail.com

Cherche flasque de tambour de frein arrière (**PRANAF**) ou roue complète ou moyeu pour une **SAROLEA MONTANA 200**, modèle monté sur amortisseur ressort. Photos sur le site.

Thierry Herman (lecorse) 0497/606601.

Je restaure actuellement une 350 **FN M70** de 1930 et je recherche de la documentation, en particulier sur le reniflard car il me semble qu'il y a eu plusieurs versions.

Je recherche aussi un arbre de kick car le mien est tordu et fissuré.

Rodrigue GAMBIER 33 782 251 392

Cherche moteur **JLO** 250cc même bloquer voir rien que le bas-moteur

Greer Christian 0476/ 655.294. Ou chris99983@gmail.com

Cherche un carter primaire tôle pour **SAROLEA** type 31R, 31S, ...

Zoek naar een primaire behuizing van plaatstaal voor Saroléa 31R, 31S,

Voir photos pour détails sur le site.

Contact : MATHIEU J-P – Téléphone : 495-99 40 24 – Mail : jeanpolmathieu@hotmail.com.

Cherche Moto parfait état.

MATCHLESS – AJS – BSA – SAROLEA

Dormal Pierre : 0498/901.437.

Cherche pièces ou Vélo moteur **PIAGIO** Vel-Fax
Walthère Pévée : tel 04/ 226.55.07 ou gsm 0478/ 822.593

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

alendrier du mois

23/02	Bourse de Schilde	0477/277.372.
24/02	MCL "Les Vieilles Gloires"	baudin.family@wanadoo.fr
09/03	BOM Berlare	0473/962687 053/212.307
09/03	HMRC	0473/596.998
16 & 17/03	Classic Motor Bromfield	0031/594.512.040
17/03	La croisière blanche	0479/675.738
24/03	Coup de Kick Val-Dieu	0477/205100
31/03	Journée du motard Fedemot VMCB	0479/ 203.337
05&07/04	VETERAMA Hockenheim	+49 (0) 62 03 / 1 35 07
06&07/04	Bourse de Ath	0476/ 364.556
14/04	Rallye 125 seventies de Neufchâteau	baudin.family@wanadoo.fr
14/04	Balade du printemps (Jacques Van Hoye)	04/ 358.96.33
14/04	Cantons de l'Est	!!!!ANNULE !!!!!!!
27/04	1 ^{er} foire de la moto de la Reid	0471/ 614.970
27/04	Broemmerbeurs Gildenhuis-Moretusburg Hoboken	0475/ 232.074
27&28/04	Bourse de Stafford organisation VMCB	0470/ 856.146
27&28/04	Salon Moto Pecquencourt	+33 32.786.14.51
28/04	Les blouses blanches HMRC	087/ 679.961
28/04	Pré 40 à St-Hubert	!!!! ANNULE !!!!!
01/05	Mobyboute ancêtres 50cc pré 1985	0475/ 604.249
01/05	Rallye des Castillons Quaregnon	0476/ 860.163
01/05	Rallye de printemps dans le Lunévillois	baudin.family@wanadoo.fr
04&05/05	Libramont Oldtimer Bourse	www.oldtimer-libramont.be
04/05	Houtlandroute (pré 1975)	0497/ 138.151
05/05	Balade des Petits Cubes	0495/ 777.521-0486/ 948.909
05/05	Treffen der Zuiderkempem OMCH	014/ 548.117

LES ATELIERS GILLET

Il y a environ un an se constituait à Liège une nouvelle Société sous la raison sociale : *Les Ateliers Gillet*. Elle s'installait dans les anciens établissements de l'Auto-Mixte, rue Hayeneux, à Herstal. Son programme consistait dans la construction en série de la motocyclette.

À première vue, cette idée put paraître téméraire si l'on tient compte des énormes difficultés que les anciennes firmes ont rencontrées pour se reconstituer. Il est vrai que cette nouvelle société possédait de nombreux facteurs de succès. Les fondateurs voient grand. Pour réaliser le programme qu'ils se sont dressé : la construction en série, on aménagea de vastes locaux, on importa d'Amérique des quantités de machines et d'outillage perfectionnés, lesquels permettent d'obtenir un maximum de production.

Pendant toute la longue occupation allemande, les motos types furent étudiées par des techniciens de grande valeur. Durant toute l'année 1919, elles ont été soumises à de longs et durs essais sur route qui ont donné entière satisfaction. Il y a à présent douze mois que la moto GILLET a été créée et déjà elle compte parmi les grandes marques. Elle est réputée égale aux meilleures. Déjà des quantités de machines sillonnent les routes et de nombreux agents en Belgique se sont assurés sa précieuse représentation. Les ateliers GILLET ont pour devise : « La meilleure qualité au meilleur prix par la grande production ».

C'est pourquoi cette firme exporte aux quatre coins du monde. La moto GILLET répondait à un réel besoin ; c'est la seule « deux temps » construite en Belgique. La différence de change aidant au fini irréprochable de la construction permet de lutter facilement sur les marchés étrangers contre les marques anglaises.

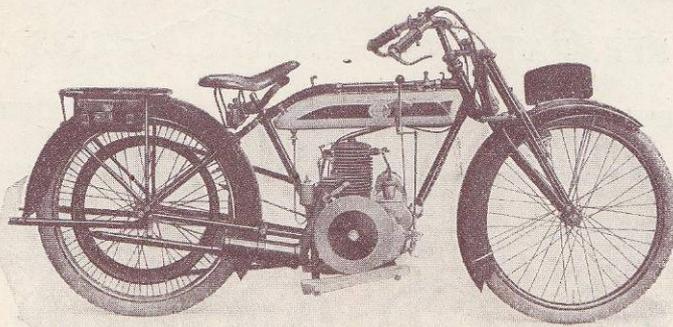
Ainsi que nous le disions plus haut, cette nouvelle marque nationale a été classée d'emblée au rang des meilleures. La 3 HP GILLET se distingue de la plupart des « deux temps » par sa robustesse et le fini de sa fabrication. Rien n'a été négligé pour assurer un maximum de confort et pour donner à cette machine une ligne harmonieuse. La partie mécanique est aussi soignée que la partie bicyclette. Le bloc-moteur est bien ce qui a été fait de plus simple jusqu'à présent. Il comporte dans un seul carter le moteur deux temps 300 cm³, le changement à deux vitesses directement accouplé, l'embrayage et le kick starter. Il est entièrement monté sur roulements à billes et à rouleaux et toutes les pièces du mouvement (vilebrequin, bielles, pignons, arbre, etc.) sont en aciers spéciaux (chrome-nickel). Remarquons l'absence de tout organe de

distribution ou de transmission. Le bloc-moteur et changement de vitesses ne comporte que 5 pignons.

La GILLET peut être considérée comme une moto de grand tourisme. Elle a déjà d'ailleurs fait ses preuves dans les courses auxquelles elle a participé cette année. Dans Liège-Paris-Liège, par exemple, catégorie 350 cm³, trois GILLET prenaient le départ et toutes trois sont arrivées. Résultat magnifique, si l'on tient compte des difficultés et de l'état épouvantable des routes qui provoquèrent la mise hors course des deux tiers des partants. En effet, sur douze partants, quatre seulement termineront la course, dont les trois GILLET qui se classaient 1^{re}, 3^e et 4^e. Le Meeting de Wyckmael — course de vitesse pure — permit peu après de confirmer le brillant succès de cette marque. La GILLET se classait encore 1^{re} et 2^e de la catégorie 350 cm³.

Le type 1920 était trop près de la perfection pour que le type 1921 lui soit de beaucoup différent. La moto que nous verrons exposée au Salon de Bruxelles sera donc semblable — à quelques détails près

— à celles, combien nombreuses déjà, qui furent fournies cette année à la grande satisfaction de la clientèle. À côté du type dénommé à juste titre « de luxe », nous verrons au Salon un type « Sport » que la firme compte sortir à un prix tout à fait exceptionnel. Au point de vue mécanique, cette machine est semblable au type luxe, sauf qu'elle ne comporte pas de kick starter de dé-



brayage. D'autres petits changements seront apportés dans les dimensions des pneus, les repose-pieds, le nickelage, etc., changements qui laisseront à la machine toutes ses qualités et permettront de la vendre à un prix de 600 francs inférieur à celui du type « luxe ».

Nous ne doutons pas qu'un tel programme vaudra à la nouvelle marque le développement de son succès et que les moyens de production, considérablement renforcés depuis que le capital a été doublé (de 1.500.000 francs, il a, en effet, été porté à 3.000.000), suffiront à peine à satisfaire aux nombreuses demandes.

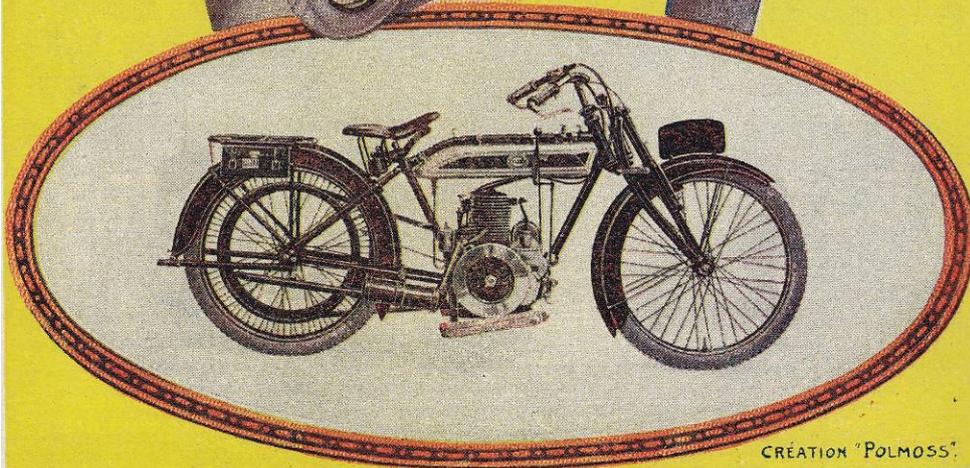
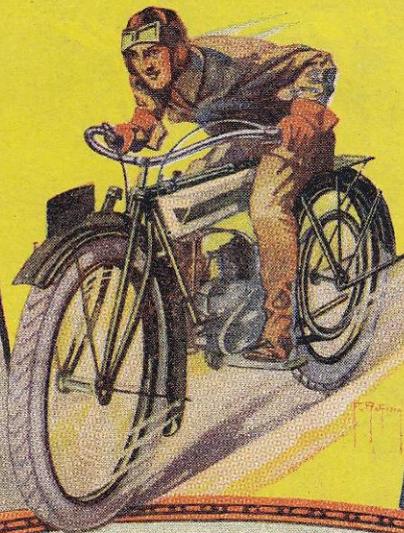
Nous avons dit plus haut que la GILLET était représentée en Belgique par les meilleurs agents. À l'occasion du Salon de Bruxelles, la firme créera des nouvelles agences dans les régions non encore concédées.

Il n'échappera pas à nos lecteurs intéressés combien est avantageuse l'agence de la seule marque qui — du fait qu'elle est belge — peut fournir une « deux temps » de fabrication irréprochable à un prix que ne viennent pas grever les frais de douane et la perte au change.

LA MOTO GILLET

VOUS ATTIRE.....

.....PARCE QU'ELLE EST PARFAITE!



CRÉATION "POLMOSS"

La marque qui, par sa QUALITÉ, son PRIX et l'importance de sa PRODUCTION, est LA PLUS INTÉRESSANTE A REPRÉSENTER.

S^{té} A^{me} ATELIERS GILLET, Herstal-lez-Liége (Belgique)

CAPITAL : 3.000.000 DE FRANCS

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



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



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

