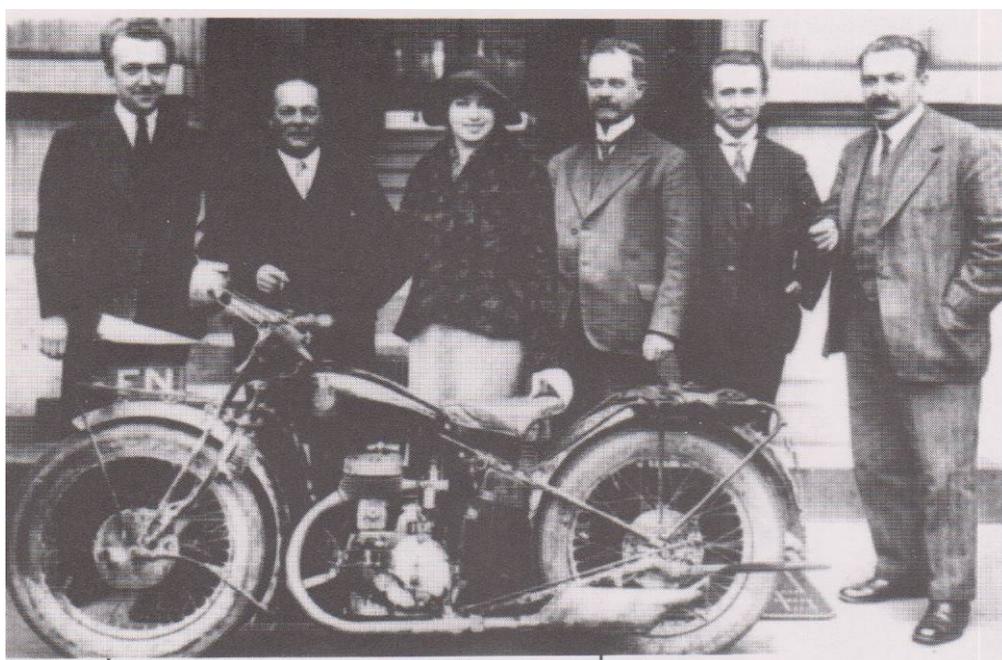




PB-PP  
BELGIE(N) - BELGIQUE

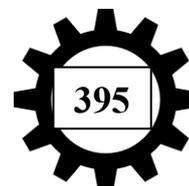


## Les femmes au guidon.



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

Avril 2020



# **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](mailto:info@vmcb.org)  
Informations sur les assurances et l'immatriculation **0470/856 146** [assurances@vmcb.org](mailto: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](mailto: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 Ligny                          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,*

*Ca y est, le printemps est là, la météo peu engageante a cédé la place au profit de journées plus longues et ensoleillées. Malgré tout, la morosité stagne, situation sanitaire oblige.*

*Ce virus est partial, et, n'en déplaise à Unia, nous ne sommes pas tous égaux face à celui-ci. Il frappe les plus faibles ou déjà fragilisés par la maladie. Après la Chine, il semble s'acharner plus particulièrement sur le vieux continent, Italie en tête actuellement. Alors que les migrants venant du berceau du monde et ayant quitté leur terre natale pour raisons sécuritaires ou économiques n'ont pas toujours bonne presse, si de tels fléaux devenaient légion et rendaient l'Europe inhospitalière dans une fiction future, espérons que ces derniers ne soient pas trop rancuniers et nous réservent un meilleur accueil. Ce virus a au moins le mérite de mettre en lumière la fragilité de nos systèmes actuels où la seule efficience est recherchée ces dernières années plutôt que l'efficacité. A l'heure du tout interconnecté, la mondialisation a démontré ses limites et lorsque la Chine s'enrhume, c'est toute l'Europe qui tousse.*

*Alors que l'Italie a bien du mal à suivre le rythme des décès infligés par le COVID19, sans oublier toutes les autres victimes bien entendu, il est presque déplacé de vous parler du calendrier des activités liées à la moto ancienne. Pourtant, comme après chaque difficulté de la vie, il faut aller de l'avant et se remettre à prévoir. Aussi, beaucoup d'organisations ont été annulées suite ou en prévision du confinement. Alors que celui-ci est prévu jusqu'au 5 avril pour l'instant, il n'est pas impossible et il est même probable, qu'il soit prolongé.*

*L'organisation des balades planifiées après cette dernière date demandant certaines coordinations qui ne peuvent s'improviser à la dernière minute et qui sont impossibles à faire dans les conditions actuelles, sont donc d'ores et déjà soit annulées soit à re-confirmer. Par exemple, les compréhensibles réticences vis-à-vis de ces manifestations à grande fréquentation et les annulations ont poussé le club, par l'intermédiaire de JC Dalem, à remettre la participation du VMCB au Coupe Moto Légende de Dijon à l'an prochain.*

*Aussi, dès l'annonce par gouvernement fédéral (et oui, on en a « un ») de la levée des restrictions permettant les rassemblements récréatifs, nous vous enverrons un bulletin spécial reprenant les activités qui aura été concocté par notre préposé « annonces », Philippe Leroy.*

*Nul ne sait déjà si l'Assemblée Générale (AG) pourra avoir lieu en mai comme annoncé. Malgré tout, vous trouverez dans cette édition la présentation des candidats aux élections pour le Conseil d'Administration. Si l'AG était reportée, les mandataires actuels continueraient leur travail jusqu'à la tenue de l'AG reportée à une date ultérieure.*

*Enfin pour en terminer momentanément avec le calendrier, Eric Stercks, grand amateur de Triumph, a dans l'idée d'organiser une balade Triumph la 2eme quinzaine de septembre au départ de la région de Visé. Celle-ci serait dédiée aux Triumph construites entre 1959 et 1988 (période correspondant à la fabrication des Bonneville). Pour cette première, Eric désire savoir s'il y a un engouement. Chers chanceux propriétaires de ce type de machine, si vous êtes éventuellement intéressés par cette rencontre, n'hésitez pas à le lui faire savoir : [eric.sterckx@skynet.be](mailto:eric.sterckx@skynet.be)*

*En ce mois de mars, Messieurs Luc Bungert de Xhendremael, Eric Matthys de Liège, Thierry Antoine d'Oupeye ont rejoint le VMCB. Merci pour leur intérêt porté au club. Nous leur souhaitons la bienvenue et espérons les rencontrer très prochainement lorsque la situation le permettra à nouveau.*

*C'est avec la plus grande prudence que je vous invite à la prochaine réunion du club le 17 avril en espérant d'ici là, que la situation soit revenue normale. Quoi qu'il en soit, portez vous bien,*

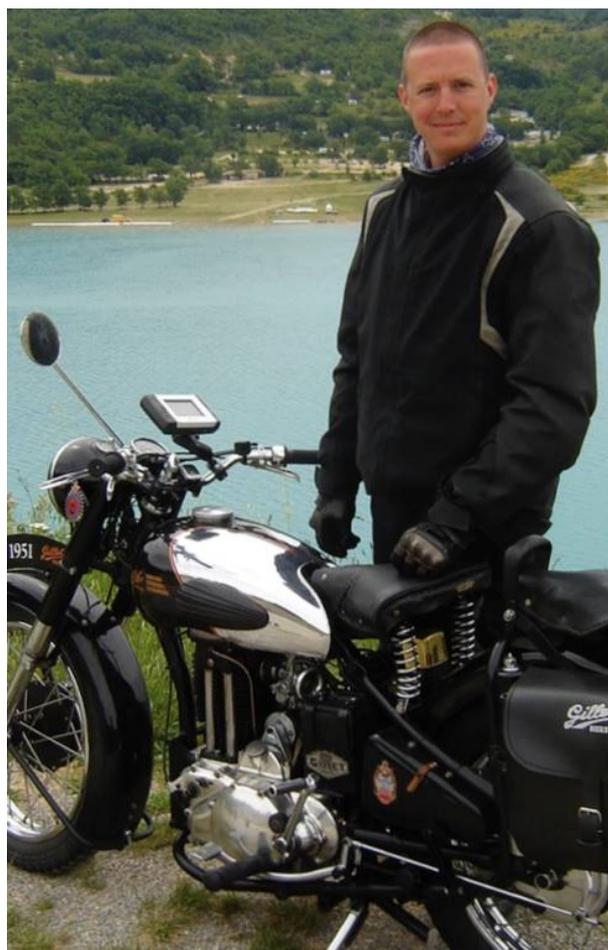
*prenez soin de vous et de vos proches et je vous donne rendez-vous à la première activité suivant la levée du confinement.*

*LENAERTS Eric,  
Président.*

 **La vie du club**

## **Lettre de présentation des candidats administrateurs**

### **LENAERTS Eric**



Bonjour chers amis motocyclistes,

Le mandat que vous m'avez confié touche à sa fin. Ces 4 dernières années furent éprouvantes. Si je pensais me douter de la charge qu'incombe la présidence du VMCB avant ce mandat, j'étais bien loin du compte. Sans me plaindre, s'il ne s'agit certes pas d'un temps plein, mais on peut au minimum le considérer comme un ¼ temps, tant les disciplines et challenges sont variés (organisations, renseignements aux membres, assurances, conseils d'administration, réunions mensuelles,...). On pourrait facilement se décourager face à la charge de travail ou face aux critiques reçues mais j'aime à croire que ce n'est pas représentatif de l'avis global. Néanmoins, votre enthousiasme, vos sourires en fin de balade ou autres expositions et excursions effacent d'un revers ces difficultés.

En ce début de mandat, Jean-Marie Lampertz m'avait dit : « *L'important comme président, c'est d'être bien secondé* », et il a bien raison,

c'est le groupe qui fait la force. Aussi je profite de ce billet pour remercier l'ensemble du CA pour son travail, avec une mention particulière pour Eddy Philippet. En effet, même s'il n'y a pas de demi-sentiment à son égard, il est toujours positif, et consacre beaucoup d'énergie et de temps au club, alors

que comme tous les indépendants, s'il y a bien quelque chose qu'il n'a pas en abondance, c'est le temps.

Pour la 4ème reprise, je me présente devant vous en tant que candidat administrateur pour ces élections afin de contribuer à la gestion du club pour qu'il perpétue le maintien de ce patrimoine motos belges et d'ailleurs. Je ne suis pas opposé au fait de rempiler comme président tout en ne m'accrochant pas au siège, laissant l'opportunité à chaque membre du prochain CA de prendre des responsabilités.

Lors d'élections, il est important de ne pas acheter un chat dans un sac ou de se fier uniquement au capital sympathie que peut susciter un candidat. Aussi, afin de pouvoir faire un choix en connaissance de cause, faut-il encore connaître les idées défendues par celui-ci, tout en sachant que les décisions seront prises après votes au sein du CA. Je vous conseille donc de questionner les candidats concernant leurs points de vue sur ce qui vous tient à cœur si vous ne les connaissez pas déjà. A bientôt.

### **Roland Mignolet**



Bonjour à tous, connus et inconnus, tels notre club brasse environ 800 amateurs de motos anciennes.

4 années sont passées dans ce conseil d'administration « new look ». La tâche fut ardue avec son lot de découverte tel un GI parachuté dans le Cotentin en juin 44. Ils avaient été préparés pour accomplir leur mission, mais ils savaient aussi qu'il y aurait des embûches « hors programme ».

En ce qui concerne les membres du CA, ce fut bien plus pacifique évidemment.

En tant que « rédacteur en chef » de notre mensuel, j'ai souhaité étoffer notre revue d'un article du mois, cherchant, au début, à honorer un modèle de moto, voire une marque. La diversité du sujet du mois a varié au fil du temps, selon mes lectures, mes discussions partagées avec Jean-Pierre Beaufays, mon fidèle rédacteur. Sans lui, la revue serait bien moins riche en articles, tellement sa connaissance et sa bibliothèque sont quasi inépuisables. L'épaisseur de la revue en est témoin.

Cet éclectisme en a ravi certains qui m'en ont fait part. Je m'en réjouis, et les remercie par ce biais. Je continuerai ce job avec votre assentiment. Ne croyez pas que l'on s'amuse en CA, en buvant des coups jusqu'à des heures pas possibles. Nous sommes « UN » qui faisons tout notre possible pour accomplir notre rôle d' élu. Lors des AG, il y a toujours des critiques. Généralement, c'est constructif, mais parfois je les trouve gratuites et infondées. Il n'en faut pas trop, car ça finira par saper le moral des élus, ce qui mettrait en danger la vie du club, de votre club.

Soyez vigilant par ces temps risqués !

### **Jean-Pierre Beaufays**



Salut les Copains.

Non, je ne me prends pas pour Daniel Filipacchi.

Si, en dépit du fait que je fasse, dès ce 4 avril, partie de la population 'à risque', je survie au coronavirus, j'aimerais 'rempiler' pour 4 ans.

Et, pour ne pas une fois de plus faire figure de trublion, je me présente aux nombreux membres qui ne me connaissent pas, comme mes éminents confrères du CA me l'ont intimé,

Tous mes amis du club, qui auront également survécu, que j'espère nombreux, et qui apprécient le rôle de rédacteur et de documentaliste que j'exerce au sein du CA, même si mes opinions ne font pas toujours 'dans la dentelle', me feront la grande joie de me reconduire dans mes fonctions.

Je les en remercie chaleureusement et leur promets encore quelques sourires ou quelques grincements de dents.

En revanche, comme mon franc parler, mes prises de position tranchées, parfois anarchiques et mes calembours d'un goût douteux ne font pas toujours l'unanimité, voici l'occasion pour ceux qui ne désirent plus devoir subir mes paroles et mes écrits de m'éliminer de la Direction de notre club.

Merci d'avance aux premiers cités.

Amicalement vôtre.

Le petit nouveau.

## Guy Heller



A mes 18 ans je prends possession de ma première moto, une « Rabeneick moteur 2t JLO » par manque de moyens car elle ne coûte pas cher.

Mais elle n'a pas de pneu à l'avant et le moteur ne tourne pas.

Avec un ami, nous la transférons de la route de Poulseur vers le quartier de l'église d'Esneux OUF(pour ceux qui connaissent)

J'ai poussé une fois, pas deux.

Ma formation d'électro-mécanicien me permet de la restaurer tout en m'initiant sur les merveilles du moteur thermique.

Durant quelques années, ce vaillant destrier va me conduire partout où je souhaite me rendre sans jamais refuser d'obtempérer à ma demande. Je lui suis très reconnaissant.

Ambition de motard : toujours plus gros et plus vite.

Je fais alors l'acquisition d'une Matchless 500cc puis une BMW 500cc et pour terminer la Norton Dominator.

Arrivé à mes 60 ans et roulant de moins en moins, mes réflexes s'amenuisent et après quelques frayeurs je mets fin à ce plaisir devenu dangereux pour moi .

Mon garage, sans moto, me semble bien vide et j'achète une épave de Saroléa 350cc vedette de 1955 que je restaure, et une Suzuki 250T.

Ces deux motos sont devenues la propriété de Membres du VMCB.

Voilà en ce qui concerne mon parcours de motard.

Début 2019 Je rentre mon mandat de Président du Royal Syndicat d'Initiative d'Esneux, fonction que j'ai occupée durant 20 ans, celle-ci étant devenue trop contraignante pour mon âge (80 ans). Place aux jeunes.

Cette décision me procure du temps libre que je souhaite mettre à la disposition du VMCB.

Je suis toujours en bonne santé et je peux apporter ma pierre à l'édifice suivant mes possibilités.

Ceci est ma motivation à rejoindre le CA du VMCB.

Dans mes activités actuelles je participe physiquement à l'organisation du trial du RLMOA, J'effectue deux contrôles de passage au Liège-Nancy-Liège et je suis membre du RAC Junior.

Pour mémoire lors du L-N-L en 20.. à Esneux J'ai organisé la réception des participants en leurs offrant gracieusement boissons et petite restauration.

## Adresse utile

Une info qui pourrait être utile pour amateurs de motos à courroies, un revendeur de **pneus à talons** sérieux et dont les prix sont corrects et assurément moins cher qu'en Angleterre.

Ce commerçant est situé à Gees, au Pays Bas, il fait partie d'un club de moto d'avant 1915 et il vend des pneus et jantes à talons, des poulies freins suivant modèle, des courroies etc.....

Voici ces coordonnées : Peter Kuiper [info@timelesstyre.nl](mailto:info@timelesstyre.nl)

## L'article du mois

### Les femmes au guidon.

*Jean-Pierre Beaufays*

S'il est très courant de nos jours de voir des représentantes du sexe dit faible au guidon de motos parfois imposantes, il n'en fut pas toujours de même.

Comme ce fut d'ailleurs le cas pour l'automobile, à leurs débuts, ces engins étaient considérés comme un apanage strictement masculin.

Jusqu'il y a quelques décennies, les prérogatives des sexes étaient encore fort différenciées et il était très mal vu de voir des dames se livrer à des activités réservées aux hommes.

Quelques pionnières cependant, bravant ces interdits, n'hésitèrent pas à enfourcher des motos et à accomplir parfois de vrais périples à leur guidon.

Pendant quelques numéros, nous allons rendre hommage à quelques unes de ces pionnières.

#### **1. Justine Tibesar**

Cette frêle jeune fille de 22 ans originaire d'Arlon n'avait vraiment pas le profil d'une aventurière.

Et pourtant.....

Source principale : 'Quand la FN avait 2 roues' de Guy de Becker.



Grande voyageuse malgré son jeune âge, elle se trouvait à Saïgon, encore possession française, le 10 mars 1931 après un voyage en Amérique, au Japon et en Chine.

C'est ce jour-là que lui vint l'idée de regagner la Belgique par la route.

Elle acheta chez M. Martiny, agent FN de la ville, une motocyclette de type M70, 350cm<sup>3</sup> Touring Standard modèle 1930. (New old stock ou d'occasion ?)

Justine n'avait jamais enfourché une moto et, après seulement 3 jours d'écologie, passa son permis le 13.

Il faut supposer que, soit l'examen du permis à Saïgon était très simple, soit Justine était très douée car j'ai connu des membres du VMCB qui, même après des décennies d'usage de telles machines n'arrivaient pas encore à les maîtriser totalement.

Quoi qu'il en soit, elle quitta Saïgon le 16 en direction de Phon-Peng où elle fut victime d'une chute dont elle mit 10 jours à se remettre.

Elle se rendit ensuite à Anghkor au Cambodge.

Pendant cette étape, elle fut immobilisée par une panne qu'elle répara rapidement, prouvant qu'elle était aussi douée en mécanique qu'en pilotage.

Elle reprit la piste jusqu'à Singapour en passant par Bangkok capitale de la Thaïlande qui s'appelait encore Siam.

Là, elle embarqua pour Calcutta car il n'y avait pas de route pour traverser les montagnes de Birmanie.

Aux Indes, elle fit un détour par l'Himalaya pour saluer les membres de la Croisière Jaune, expédition Citroën.

Il se dit qu'elle avait aussi envisagé de passer par Vaux-Sous-Chèvremont pour saluer ceux de la Croisière Blanche mais elle apprit à temps que la sortie avait été supprimée.

Elle monta jusque Srinagar, capitale du Cachemire, où elle resta 26 jours.

La traversée du Cachemire et du Béloutchistan fut particulièrement dangereuse.

Elle dut acheter un sidecar (ou ?) pour transporter les réserves d'eau et d'essence nécessaires pour gagner Quetta au Pakistan.

La ville venait d'être détruite par un tremblement de terre.

A son arrivée en Perse à Douzhab, elle tomba malade d'épuisement et eut besoin de plusieurs semaines pour se rétablir.

Elle reprit la route vers Méched la Sainte puis Téhéran, puis Quermanshah distantes chacune d'un millier de kilomètres à travers un désert aride où le ravitaillement était problématique. Elle dut éviter Bagdad car il y avait le choléra et elle risquait d'être mise en quarantaine quand elle voudrait passer en Syrie. Nous en savons quelque chose.....

Elle évita donc le désert et se dirigea vers le nord par Mossoul, Alep, et Istanbul (qui ne s'appelait plus Constantinople depuis le 28 mars 1930).

Ensuite, traversée de l'Europe Centrale vers la Belgique via Paris.

Elle avait réalisé un parcours de 22000 kilomètres au total.

Je n'ai pu trouver nulle part la date exacte de son retour.

Cet exploit fut salué par les responsables du département moto de la FN où elle fut reçue en grandes pompes.

Ceci est la version officielle et il n'entre pas dans mes intentions de minimiser l'exploit de cette charmante demoiselle.

Je me permets cependant de me poser certaines questions auxquelles je serais heureux que nos lecteurs me fournissent des éléments de réponse et dont je les remercie d'avance:

Dans quelles conditions ce périple fut-il réalisé ?

Etait-elle bien seule, sans assistance technique et logicielle ?

Difficile en effet d'imaginer qu'une M70 même neuve ait pu effectuer 22000 kilomètres sans pannes, entretiens, changements de pneumatiques, etc.....

Ce voyage fut-il improvisé ou des étapes étaient-elles prévues dans les différentes concessions FN situées tout au long du parcours ?

Enfin, l'équipement de la Demoiselle tel qu'on le voit sur la photo avec son bonnet, ses petites chaussures à talons, ses pinces à vélo et sa petite valise en carton sur le porte-bagages prête vraiment à sourire.

Même Linda de Suza n'en voudrait pas pour le Liège-Nancy.

Alors Saïgon- Liège.....

A part cette photo et celle, bien connue de la réception à la FN, je n'en connais aucune autre.

Aucune 'en situation' tout au long d'un tel périple. Vous avez dit bizarre....

Il y a bien une photo sur le net prise manifestement en Asie et Libellée 'Justine Tibesar du Viet Nam à la Belgique en 1931' mais la machine est un side BSA.

Et comme on sait que la FN n'était pas à une 'craque' près.

J'en veux pour exemple la célèbre photo datant de 1913 et montrant au pied des pyramides, une moto et une automobile de la marque accompagnées d'un chameau.

Mais ne soyons pas médisant.



## **B**illet d'humeur

### Haro sur le baudet

*Jean-Pierre Beaufays*

‘Ils ne mouraient pas tous mais tous étaient frappés’.

J'avais prévu d'écrire mon billet sur le retour du printemps et la remise en route de nos montures, impatients que nous étions tous d'entamer la nouvelle saison.

L'épidémie à laquelle nous faisons face et le confinement auquel nous devons nous soumettre n'invitant pas au badinage ni à la plaisanterie et anéantissant nos espoirs de sorties proches, j'avais décidé de m'abstenir ce mois-ci.

Sous la pression de mon Rédacteur en Chef, j'ai toutefois pondu ces quelques lignes à la hâte.

Il est devenu fort difficile de parler de quoi que ce soit d'autre que de cette épidémie de grippe qui frappe le monde et bouleverse notre vie.

Car, quoi qu'on en dise, ce n'est qu'une mauvaise grippe. Sévère, certes, et mortelle pour 2% de ceux qui en sont atteints, mais, nonobstant la dramatisation des médias avides de sensationnel, une grippe quand-même.

Qui donne beaucoup de boulot au milieu hospitalier mais dont on guérit et sort immunisé.

Tout le monde connaît la situation et il n'entre pas dans mes intentions de rappeler les mesures auxquelles nous sommes contraints d'obéir.

Je me contenterai de dire que je trouvais tout à fait inique que nous ne puissions plus circuler à moto alors que les cyclistes étaient invités à se balader. Par groupe de deux maximum certes, mais les sorties leur étaient toujours autorisées.

Les toutes dernières dispositions ont fort heureusement remis les choses en ordre.

Tout le monde reste chez lui.

Dura lex sed lex. C'est la loi du plus fort...Nous devons nous y conformer, qu'on approuve ou non.

Exit Croisière Blanche, Val Dieu et consorts (ou plutôt qu'on rentre).

Qu'il me soit cependant permis, au nom de la liberté d'opinion, d'exprimer mon sentiment vis-à-vis de ces mesures.

A quoi bon ce confinement ?

Pour paraphraser La Fontaine, il en sera probablement de même avec ce virus qu'avec celui de la peste. Tous n'en mourront pas mais tous seront frappés.

Et, comme celui de la peste, il finira bien par disparaître.

Nous faisons face à une sélection naturelle périodique. La quatrième en un siècle.

L'homme pullule et la nature y met de l'ordre.

Les gens bien-portants sont peu affectés ou s'en sortent et le faible pourcentage qui meurt avait vraisemblablement déjà préalablement un pied dans la tombe et l'autre sur une peau de banane.....

Quand j'étais 'gamin', a sévi la 'grippe asiatique' dont tout le monde ou presque a fini par être infecté, moi y compris. Je suis resté alité chez moi pendant une petite semaine avec de la fièvre et ce fut terminé.

Selon certaines sources, je pourrais même de ce fait être immunisé contre l'épidémie actuelle. Privilège de l'âge.

Si mes obsèques ont lieu dans les prochaines semaines, c'est que ce n'était pas le cas.

Cette grippe a sévi de 1956 à 1958 puis l'épidémie a disparu comme elle était venue.

Et que je me souviens, on ne nous a pas fait chier comme c'est le cas actuellement.

Pas de confinement et maintien de toutes les activités.

Le monde sortait de la guerre et ne pouvait se permettre une nouvelle récession.

On restait dans son lit en attendant que ça passe et on continuait à se serrer la main quand on rencontrait des copains.

Il faut bien accepter le fait que tout le monde finira par en être atteint à plus ou moins longue échéance.

Dès lors, à quoi bon en ralentir la propagation ? Autant l'attraper tout de suite et être tranquille.....ou mort.

Le but de ce confinement serait d'éviter que les hôpitaux soient submergés si tout le monde tombait malade en même temps et donc, de permettre d'hospitaliser et de soigner plus efficacement les cas graves, ce qui épargnera peut-être quelques vies.

Il se peut aussi qu'il laissera le temps à la découverte d'un hypothétique vaccin.

Mais à quel prix ? Des semaines voire des mois et peut-être des années à se morfondre derrière ses 4 murs sans aucun contact humain. Adieu la convivialité.

La ruine de notre économie. La faillite des petits commerçants. Une année scolaire perdue....  
Et tout l'argent débloqué ne fera pas trop de bien au taux de croissance des pays concernés.  
Et pourtant je suis convaincu que les décideurs sont bien conscients de ce que tout le monde sans exception sera touché et en sortira soit immunisé soit, pour une minorité, mort.  
la preuve en est qu'en Chine, ils criaient victoire parce que le nombre de contaminations quotidiennes avaient diminué mais qu'à présent qu'ils viennent à peine d'assouplir leurs mesures, il repart à la hausse.  
Les Anglais et les Hollandais préfèrent que ça se termine le plus rapidement possible pour être plus vite tranquilles et épargner partiellement leur économie. Et tant pis s'il y en a plus qui y restent.  
Mais si tous les pays n'arrivent pas à se mettre d'accord sur la façon d'agir aucune mesure ne pourra être efficace.  
Et même s'il arrivait une directive européenne, les Rosbifs n'en ont plus rien à foutre.  
Comme il en fut pour le mot qu'Eddy et moi avons publié cette semaine sur fesse-bouc, je m'attends à ce que les 'bien-pensants' m'agonissent d'injures et me traitent d'irresponsable à cause de mon attitude contestataire et anarchique.  
A la limite, on dira que les gens qui pensent comme moi sont en partie responsables de la situation. Haro sur le baudet....  
C'est pourquoi je préfère garder le sourire en vers et contre tous.  
J'ai vu ce matin près de la boulangerie où, jusqu'à nouvel ordre il m'est encore permis d'aller chercher mon pain quotidien, des ados s'amuser à tousser à proximité des gens qu'ils croisaient.  
Je ne puis que désapprouver cette attitude de très mauvais goût, mais je dois reconnaître que la réaction de ces derniers s'avérait parfois cocasse.  
Nos comportements se trouvent modifiés. Par exemple, naguère, si tu souffrais de flatulences, tu toussais pour couvrir le bruit de tes pets. Maintenant, tu pètes pour qu'on ne t'entende pas tousser.....  
Pour être certain de bien appliquer les consignes, je me déplace toujours muni d'une baguette d'1m50 de long pour pouvoir bien contrôler la distance entre moi et les personnes que je rencontre.  
Et un copain pas avare de vantardises m'a affirmé que depuis qu'il est confiné avec sa compagne, il en est à son coût 19.  
Patience, peut-être les survivants d'entre nous pourront-ils un jour reprendre la route.  
Mais de toute façon, il y aura un avant et un après épidémie.  
Tout le monde craindra que ça ne recommence.  
Ce sera vraisemblablement le règne des hypochondriaques.

Rédigé le 21-03 et probablement obsolète lorsque vous le lirez.

## Souvenirs d'un ancien 4

*Michel Möhring.*

## **Le déclin de l'industrie motocycliste liégeoise.**

Pourquoi a-t-on perdu ces constructeurs d'engins exceptionnels de la région liégeoise en si peu de temps et aurait-il été possible d'éviter ce désastre ? Question pertinente.

Difficile d'y répondre. Personnellement je pense qu'aujourd'hui on pourrait voir dans nos rues une moto conçue et fabriquée à Liège, si.... Mais avec des si, c'est bien connu... Toute cette triste fin commence dans l'immédiat après-guerre.

Trois grandes marques de motos dans le même quartier, c'est déjà beaucoup dans une relance économique difficile. Le haut de gamme de nos fabrications d'avant-guerre ne correspond plus à la demande. Nos alliés ont laissé chez nous une grande quantité de motos militaires de toutes sortes que les gens ont adapté à leurs besoins.

Nos trois constructeurs dont la quantité de production est faible ne possèdent pas la trésorerie pour un revirement total face aux besoins du marché. Les trois ne sont pas prêts à s'unir et ne former qu'un. Chacun de son côté a essayé de vendre de nouveaux produits, la 500 bicylindres baptisée « atlantic », magnifique grosse moto dans le style anglais chez Saroléa ainsi qu'une 175 au nom de « oiseau bleu, tandis qu'FN sort de ses chaînes de production une 250 bicylindres 2temps et le modèle type XIII dont l'originalité est la suspension en anneaux de caoutchouc et ce en version standard ou luxe et plusieurs cylindrées.

---



Commémoration des 100 ans de la FN.

*Cet engin qui intrigua tout le monde est un prototype de 1957, à moteur Kuchen bicylindre 250 à A.C.T entraîné par chaîne. Seuls, le cadre et le moteur sont "d'origine".*

Gillet quant à lui propose pas moins de 19 modèles différents en 1952 du petit cyclo à la grosse 500. Force est de constater que c'est beaucoup pour un si petit pays.

L'état a sa part de responsabilité aussi puisqu'il impose une taxe à l'exportation alors que nos voisins reçoivent de leur gouvernement une prime pour faciliter la relance. C'est beaucoup de choses en même temps. Chacun a le mérite d'essayer au point que dans les années 50 des sigles FN apparaissent sur des réservoirs Saroléa et vice versa. FN conçoit un petit 50cc au nom mélodieux de « princesse » ou de « rocket » tandis que Saroléa fait appel au constructeur allemand Sachs et JLO pour équiper son petit cyclo. L'ensemble des trois constructeurs proposent donc énormément de modèles sur le marché.

**Au milieu des années 50, la Belgique importe 7 fois plus de motos qu'elle n'en exporte**, le rapport est inégal. N'oublions pas non plus l'arrivée des petites voitures populaires ,4cv Renault, la 2cv de Citroën, l'Austin, et j'en passe.

La mode est aussi au scooter, Vespa et Lambretta par exemple. Manifestement il n'y a pas place pour

tout le monde.

En 1955, deux allemands, les frères Kuchen, proposent aux différents fabricants européens un moteur. IL est moderne de cylindrée moyenne 250cc, compact, performant, bref, il a toute les qualités pour plaire et simplifier le marché.



La FN reçoit ce moteur pour essai, mais voilà, un grain de sable a du enrayer l'initiative, car rien n'est sorti de cette idée. Dommage c'était peut être la solution. J'ai eu la chance de récupérer ce moteur qui est placé dans une partie cycle du modèle M22. Incomplète. A ma connaissance aucun pays n'a exploité cette solution pour commercialiser un modèle à moteur commun. Les Suisses de chez Motosacoche l'ont exploité de façon unique en version course, ce qui m'a donné l'idée de créer aussi une « « FN Kuchen » de course purement issue de mon imagination dont voici des photos.

---



Ne terminons pas l'histoire de nos motos liégeoises sur une note triste, car durant ces années nous nous sommes illustré brillamment dans une nouvelle discipline qu'est le Moto-Cross.

Les bons vieux moteurs de courses d'avant –guerre, que sont le »monotube « chez Saroléa ou le type » XV » chez FN ont repris du service avec succès. Ils ont été amélioré constamment jusqu'à obtenir le titre de champion d'Europe en 1954 avec Auguste Mingels et titre suprême en 1958 comme champion du monde avec comme pilote René Baeten. La cerise sur le gâteau pour couronner toute notre histoire motocycliste. Une page d'histoire se tourne. Elle est d'autant plus malheureuse que ,en 1959 apparait en Belgique les premières motos japonaises qui vont révolutionner le monde de la moto avec le concept de la moto loisir et non plus comme moyen de transport social pour se rendre au travail. Avec des si...

### **Conclusion toute personnelle**

Nos enfants ne devraient t'ils pas connaître cette merveille histoire pleine d'enthousiasme ? Riche en valeur humaine, de savoir-faire, d'ingéniosité, de découvertes et d'exploits. Cette richesse nous l'avons en nous, elle ne demande qu'à s'exprimer de nouveau. Ce potentiel pourrait donner aujourd'hui un élan nouveau à notre économie régionale. On peut rêver.

---

## Souvenirs d'un ancien 6

### **Les dames de Hautes Bourgeoisies**

*Michel Möhring.*

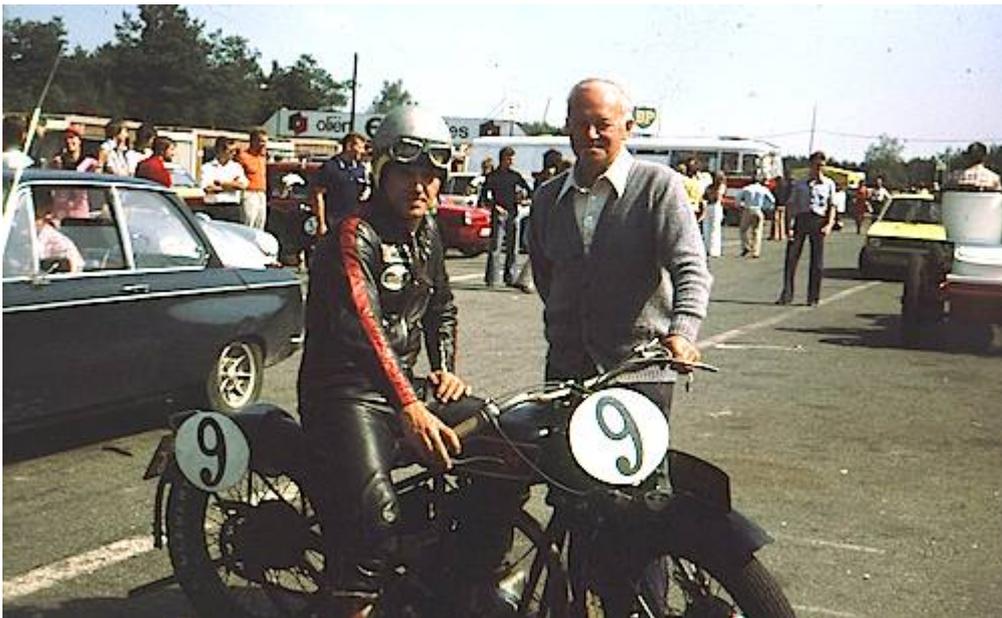
Gilbert Gaspard auteur de magnifiques livres sur l'histoire des motos belges comme « Les demoiselles de Herstal », « les dames de la basse Meuse » ou encore « Au temps des phares à carbure » me dit un jour en voyant ma collection de moto liégeoise, « Vous avez réuni de bien belles motos de chez nous, c'est le sommet de ce que Herstal a produit juste avant 1930.

Ces jolies demoiselles sont en réalité des dames de haute bourgeoisie ».

Il faut savoir que le haut de gamme chez FN est la 500culbuteur M67, chez Saroléa la 500 type 24U et Gillet propose sa 500 super sport.

J'ai pu réunir ces 3 modèles de motos dans ma collection. Une aubaine dont je n'ai pas pris assez conscience en son temps. Pour constituer une collection, la recherche va, me semble-t-il, s'orienter vers ce que l'on a pu faire de mieux dans un cadre donné.

Dans mon cas c'est la moto liégeoise d'avant-guerre. Mon côté sportif va affiner les recherches vers les motos de tempérament et digne de bonnes performances c'est-à-dire ce que l'industrie motocycliste faisait de mieux : les 500 culbutées.



**Ma première découverte c'est l'FN M67** dont je vous ai déjà parlé précédemment.

Elle a toutes les caractéristiques des motos super sport de la fin des années 20. La Fabrique Nationale a d'ailleurs affuté une M67 pour établir à Monza le record du monde des 24 heures à plus de 105km/h. En 1927, une M67 s'impose dans Mont Theux à plus de 132km/h. 1er au général au Bol d'Or français. Les victoires se succèdent, je ne saurais toutes les citer..Le succès commercial dépend des résultats sportifs. A l'époque le message était déjà bien compris.



A peine sortie de restauration, je m'engage à Zolder dans une rencontre historique de véhicules anciens pour m'amuser et m'apercevoir de ses performances. Je sors de cette expérience un peu déçu par sa vitesse en circuit mais quel bonheur.

Ce moteur respire comme au temps de sa première jeunesse. Sur la photo, mon papa m'accompagne et retrouve des motos qu'il a connu tout petit. Mon M67 m'a suivi sans jamais défaillir, attelée ou non pour des aventures dont les souvenirs sont encore bien présents dans ma mémoire.

Mon ami Yves Champion s'est pris de passion principalement pour la marque Gillet.

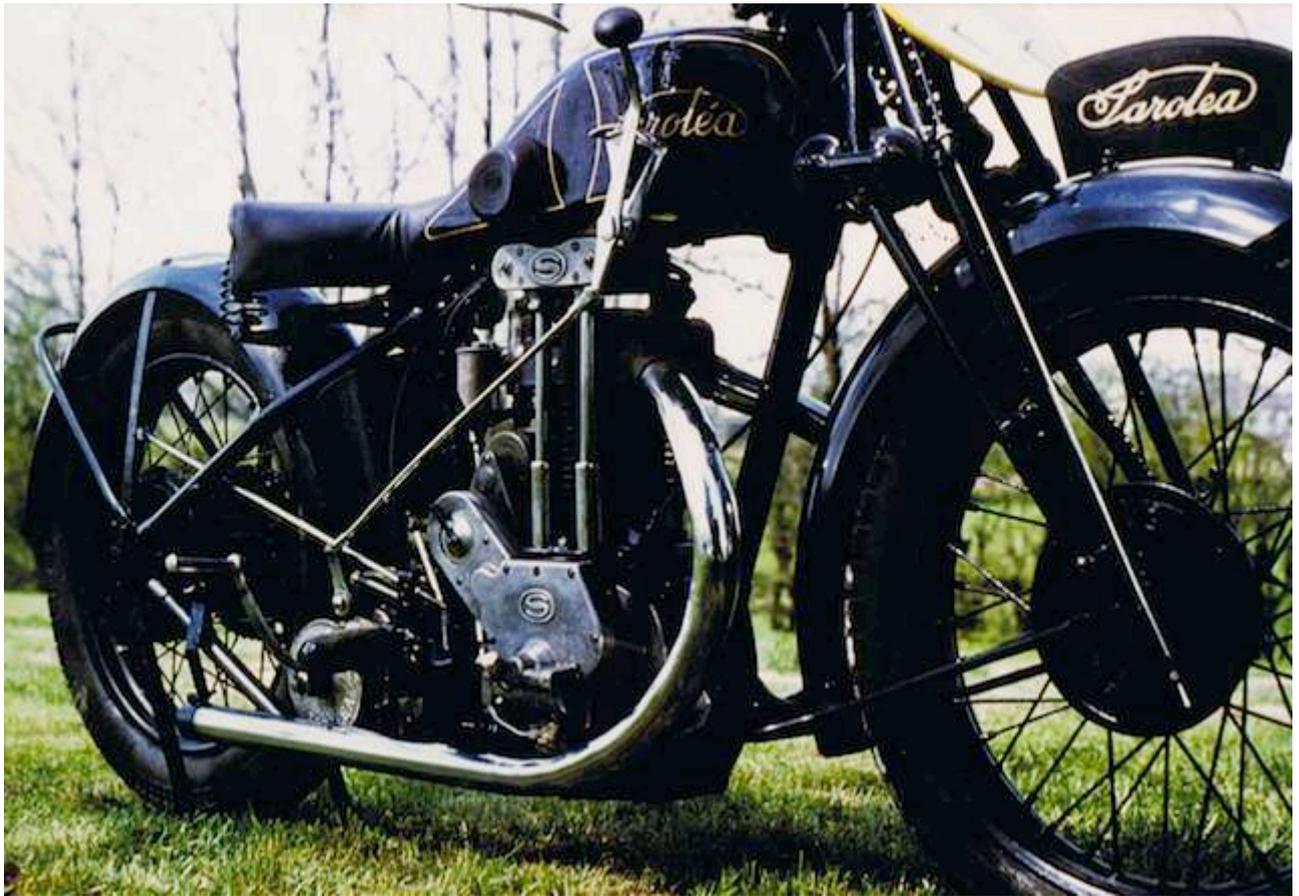
C'est tout naturellement que nous avons fait un échange de moto. Dans mes caves trainent des moteurs Gillet incomplets et une 350 a soupapes latérales avec un trou dans le moteur (pour la petite anecdote une souris avait élu domicile à l'intérieur du bloc moteur).

Yves quant à lui possède une **Saroléa du type 24U de 1929**. Sans autres formalités nous avons échangé nos avoirs.



Magnifique bécane que cette 24U complète à peine défraîchie par le temps et facile à restaurer.

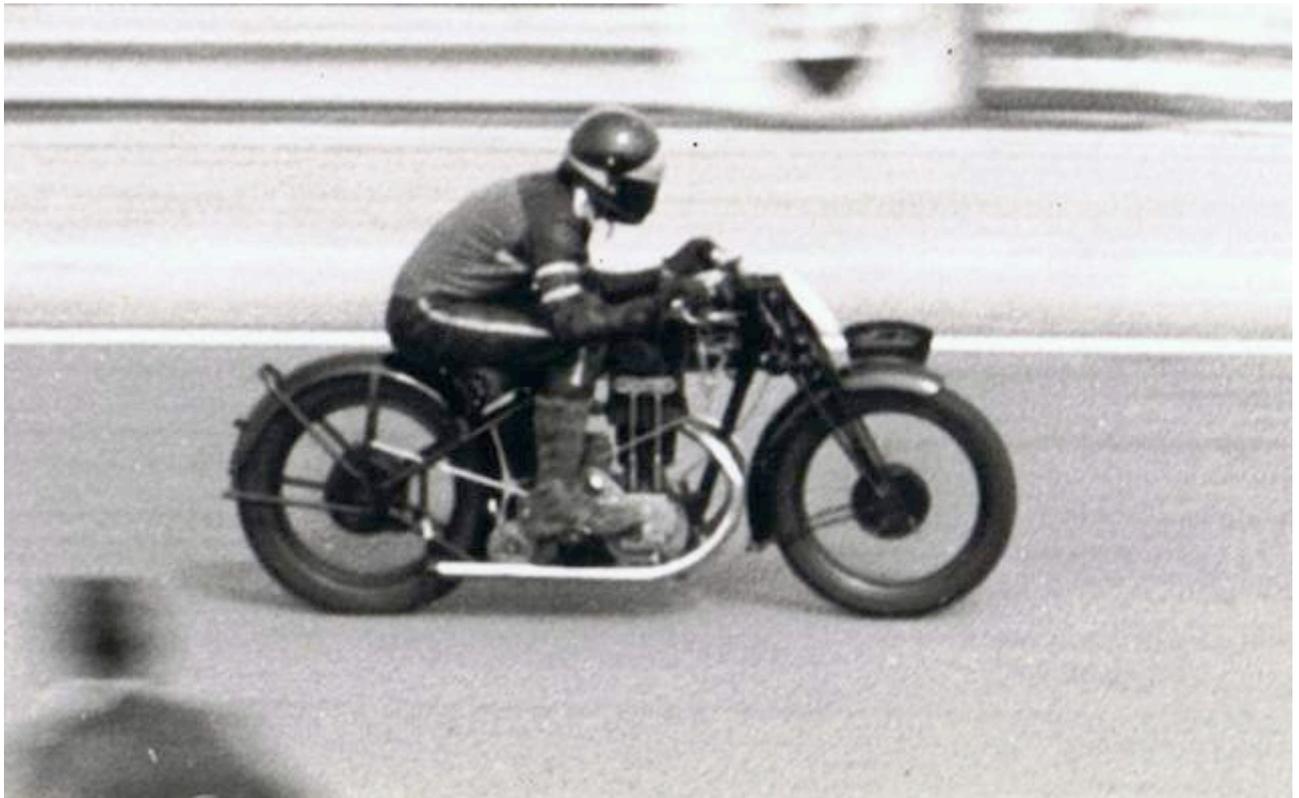
Encore merci Yves. Je profite de l'occasion pour vous recommander le livre exceptionnel qu'il vient d'écrire sur les Gillet, bien entendu illustré de photos d'époque. C'est la bible en la matière. (Les Motos Gillet Herstal éditions Graphi Griffé)



En ce temps-là, la mode en moto est de fabriquer des mono cylindres équipés d'une sortie d'échappement ou de deux. C'est ainsi que chez Saroléa la 24S a un échappement et la 24U deux, bizarre mais la mode le veut ainsi. La 24U est une véritable machine de sport et très vite on s'aperçoit qu'elle est issue de la compétition. La puissance et la montée en régime montrent qu'elle a un sacré tempérament.

Des pilotes comme Grégoire, Claessens ou Renier ont porté très haut les couleurs de cette Saroléa. Le championnat de Suisse est enlevé par une « Saro » de même que celui d'Allemagne sur route comme sur piste. Le championnat de Belgique en 1931-32-33 met Saroléa sur la plus haute marche du podium.

La 24U est devenue 30R en 1930 et en 33 sort une version C de course dénommée communément « monotube » pour son seul tube d'échappement et reprise à l'étranger sous le nom de « Grégoire ». On peut imaginer la fierté des gens de chez nous devant tant de succès. Je peux aisément le comprendre. Et l'aventure ne fait que commencer.



Ma 24U m'a emmené partout. Dans des épreuves sur route comme le Liège-Nancy-Liège, le tour de Belgique ou sur circuit comme à Dijon, Zolder et le Nurburgring sans jamais faiblir ou se plaindre des vitesses à laquelle je lui demande d'aller. C'est une moto exceptionnelle que tout collectionneur voudrait avoir dans son garage mais difficile à retrouver car le nombre de motos sorti de chaîne de production est faible (vu le coût élevé de sa fabrication).

De toutes les motos que j'ai pu réunir c'est sans doute une de celle avec laquelle j'ai eu le plus de plaisir.

Voici une anecdote qui se déroule pendant la célèbre épreuve du Liège-Nancy-Liège. Un concurrent français m'interpelle pendant une halte et me demande de mettre ma Saroléa en marche. Pendant que le moteur tourne au ralenti mon ami français écoute le bruit de l'échappement. J'arrête le moteur et il me dit : « je suis professeur de musique dans une académie de Paris et le son grave de ce moteur est d'une très grande pureté. Merci de me l'avoir laissé écouter ». Je suis resté sans voix. Authentique.

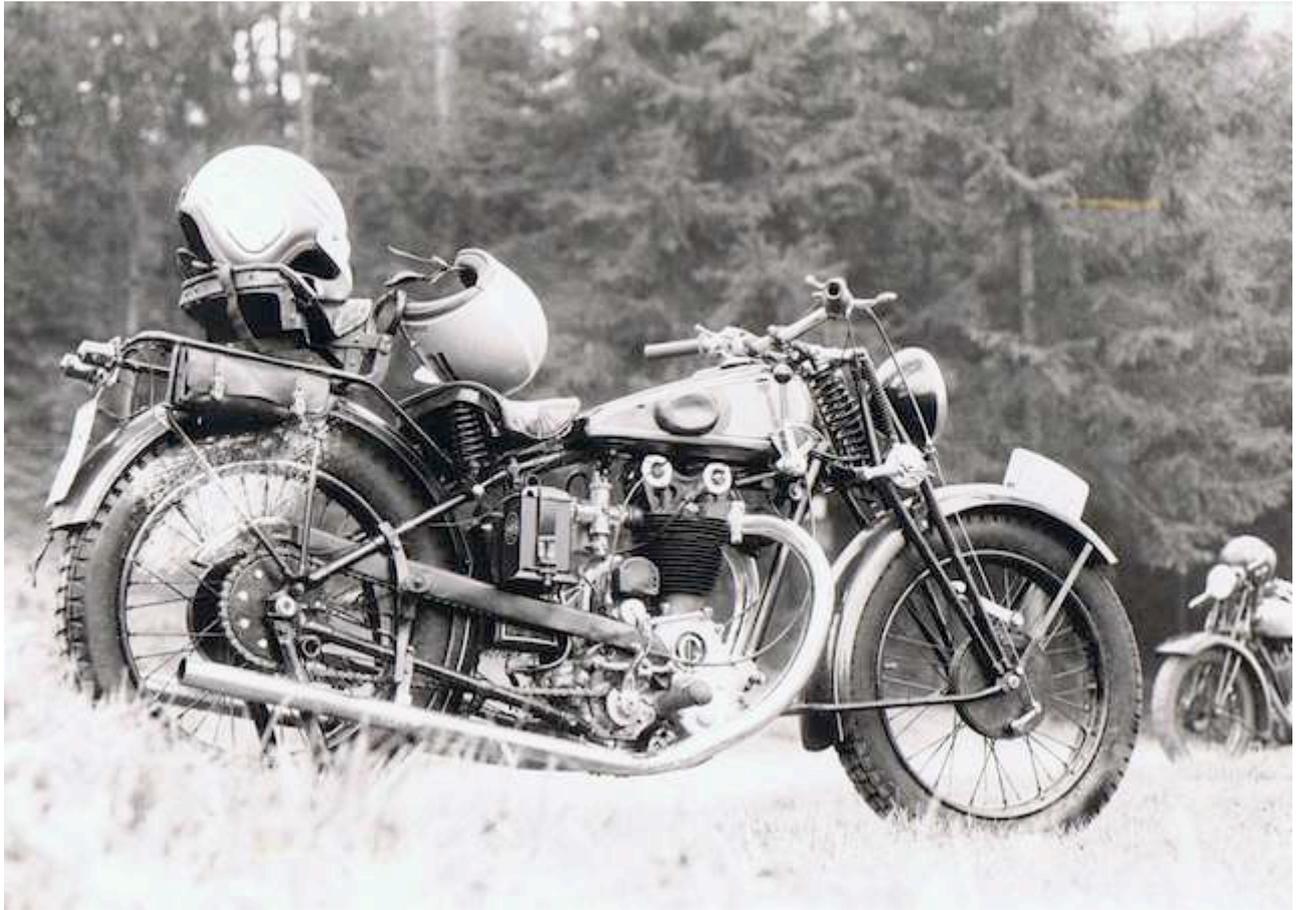
Je ne saurais évoquer en quelques lignes le nombre incalculable d'histoires qui me sont arrivées en quarante ans de passion.



**Ma Gillet 500 super sport de 1928** je la trouve chez un collectionneur de Verviers. Elle est dans son jus mais remarquablement conservée. Rien ne manque. Une chose est dommage, je ne connais pas son histoire, son parcours, sa vie. Il y a un côté impersonnel qui fait que je m'y attache moins, sans mettre en doute le modèle qui lui est de toute beauté et est la riposte de Gillet à la FN et à Saroléa.

C'est un ami qui me la renseigne et en la découvrant, je tombe sous le charme de ce 500 culbuteur à la ligne sobre et pure. Je connais mal les Gillet. Je n'hésite pas très longtemps car quelques détails me font penser que je suis en présence d'un modèle Bol d'Or ou compétition. La fourche entre autre et la courbure des pots d'échappements m'y font penser.

C'est souvent dans les petits détails que se cache l'exclusivité d'un modèle. Je me trompe car le numéro du moteur me confirmera plus tard que cette Gillet est une Super Sport. L'ancien propriétaire a donné en son temps une petite touche compétition à sa moto et qui sait elle a peut-être un palmarès sportif. Son propriétaire d'alors devait être quelqu'un de soigneux car la moto ne porte aucune trace de maltraitance.



Il faut savoir que Gillet n'est pas en reste au niveau sportif même si il est le dernier né des motos Herstaliennes, il a presque vingt ans de retard, mais je vous rassure ils ont été vite comblés. Si une 500 a été baptisée Bol d'OR c'est parce qu'elle a gagné cette prestigieuse course internationale, et plusieurs fois s'il vous plait. Pareil pour le modèle compétition, on ne compte plus les succès. Un grand nom du sport motocycliste belge y est associé, à savoir René Milhoux, le pilote le plus titré. A son palmarès on trouve des records du monde de vitesse, des victoires en circuits, en course de côtes, en endurance, en tout terrain et j'en oublie. Palmarès d'exception mais pas uniquement sur des motos de chez Gillet.

Ma 500 est digne de porter le nom de « Dame de Haute Bourgeoisie » car elle est dans la lignée des deux autres, racée puissante et élégante. Avec son caractère bien trempé elle est capable de vous emmener à la mer manger des moules et en revenir sans sourciller. Avec ma Gillet je parcours les Ardennes avec un plaisir immense, et pour le Liège-Nancy ma confiance est totale sur les 700km de l'épreuve. La fiabilité d'une Gillet n'est pas un vain mot.

**Pour conclure cet article et faire une comparaison avec des véhicules d'aujourd'hui** je serai tenté de dire qu'une FN est une Mercedes, une Gillet une BMW et qu'une Saroléa est une Porsche. Cette comparaison n'appartient qu'à moi bien sûr.

A propos, j'ai vendu la Gillet à un certain monsieur... Gillet pour pouvoir m'offrir la moto de mes rêves dans les années 80. Une Honda CBX 1000 6 cylindres. Cette moto d'occasion découverte dans une agence a passé quelques temps au Japon au service course pour y subir des transformations en vue de s'illustrer au Bol d'Or couru en 1980 sur le circuit du Castellet en France. Je pense que j'aime les motos qui ont une histoire à raconter. Cette 6 cylindres dort tranquillement dans mon garage et attend impatiemment le printemps. Réentendre le son émit par ce moteur exceptionnel donne le frisson. Pour un passionné de moto, c'est la mélodie du bonheur. Que voulez-vous, les années passent la passion reste.

Si d'aventure certains d'entre vous ont chez eux des restes de cette grande époque liégeoise, j'aimerais les rencontrer.

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

**Bonjour à toutes et tous,**

**Au moment de rédiger cette revue vous n'êtes pas sans savoir que le pays est confronté aux mesures de restrictions due au Covid 19 et ce jusqu'au 5 avril, avec possibilité que ces restrictions soient prolongées. Dans ce cas de figure, il n'est pas aisé de vous assurer le maintien des activités pour ce mois d'avril voire plus. Cependant, nous vous informerons dès que ces restrictions seront levées des activités maintenues ou reportées, vous ne trouverez donc pas d'invitations ni de calendrier dans cette revue.**

**Courage et patiente à toutes et tous et prenez soin de vous.**

### **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. Ainsi que pour toutes vos annonces : vendre, recherche, manifestation, bourse, expo, toutes dates calendrier, envoyez uniquement à Philippe Leroy [pady1er@gmail.com](mailto:pady1er@gmail.com) ou 0495/ 777.521.**

**Merci de votre compréhension.**

**Amicalement Philippe Leroy.**

## Adresse utile

Une info qui pourrait être utile pour amateurs de motos à courroies, un revendeur de pneus à talons sérieux et dont les prix sont corrects et assurément moins cher qu'en Angleterre.

Ce commerçant est situé à Gees, au Pays Bas, il fait partie d'un club de moto d'avant 1915 et il vend des pneus et jantes à talons, des poulies freins suivant modèle, des courroies etc.....

Voici ces coordonnées : Peter Kuiper [info@timelesstyre.nl](mailto:info@timelesstyre.nl)

## vendre

**Durée de publication de votre annonce « A vendre » dans 3 revues successives. Sans réaction du vendeur, l'annonce sera retirée : Cette mesure est suspendue temporairement !**

Pourriez-vous passer l'annonce suivante dans la revue: « J'aimerais être contacté par le membre qui m'a acheté un stock LVM. Stock Moto Revue à vendre. Alain Leclercq 0495/792817 »

A vendre pour 500 €: attelage Susuki GN avec papiers à remettre en route, avec chassis side MZ et panier Velorex, complètement en fibre de verre/ resine, même le fond, au lieu du PVC fragile. En plus: un moteur à arbre à cames usé, un bas- moteur, un bas- moteur DR 250 avec Kick, un cadre GN. L'attelage est muni d'une roue arrière 15' à rayons, convient pour des pneus 2CV par exemple, tient jusqu' 40.000 Km. Reservoir 14 litres, 4 points de fixations. En plus une partie- cycle GN sans moteur, avec papiers, et beaucoup de pièces, partiellement neuves.  
Photos sur demande, heinz-roevenich@web.de (1)

**Moto BMW R1200R Juin 2014. Premier propriétaire. Juste rodée. Etat neuf, splendide. 6700 km avec 2 coffres + 1 top ; pare-chocs; coupe-vent; poignées chauffantes; GPS; roues à rayons; ABS; alarme; échappement silencieux - pot catalytique; batterie neuve. L'entretien annuel a été effectué chez BMW en janvier 2020 11.500 euros**

**Pour tous renseignements : AF. Claassens : 0472 366 421 (1)**

Vend moteur **FN M70** pour **Mototraction** avec carbu et magnéto équipé d'une turbine.

Père Yvon 0474/985523 Père Yvon@skynet.be (2)

Remorque 2 motos, 2 rails, excellent état, Essieu freiné ; MMA 750 kg Marque Costco, année 2015, Coffre de timon (770 x 350 x 370 mm), Roue jockey gonflable ; Antivol de timon, Plancher continu, Roue de secours Prix : 1800 € (à discuter), visible sur RDV  
Contact : 0472 86 86 01 (2)

**CZ** modèle 476 de 1974 juste le cadre avec papiers moteur non bloqué plus de nombreuses pièces moteur plusieurs allumages ( 2 caisses à banane et une autre petite caisse) etc etc...à voir sur place le tout pour 200€ !!

Leroy Philippe 0495/777.521 ou [pady1er@gmail.com](mailto:pady1er@gmail.com). (2)

Vend

1. Remorque plateau 250 EUR
  2. Remorque monorail démontable. 250 EUR
  3. Side-car. **Vélorex** complet avec attaches très bon état 999.-EUR
- Pour tout renseignement tél. 0497.483274 Raymond Volders. (2)

Vends un **Garelli** type VIP 2 de 49 cc de cylindrée qui date de 1986. L'alésage est de 40 mm et la course de 39 mm. Il est en état de marche.

Patrick Hoffsummer 19 chemin de Pierreuchamps 4910 Theux 087 53 07 59 ; 0473 53 19 89

Photo sur le site (2)

Vend remorque moto fermée (travail propre) Pot d'échappement chrome pot d'échappement noir mat pour moto **TRIUMPH** bonneville et ou convient pour moto ancêtre pot de détente racing et pièce pour scooter pot d'origine pour scooter **kymco**

Dormal Pierre tel : 0498901437 (2)

Vend **NOVY 200cc** moteur Villiers, cause non utilisation. Entièrement restaurée conforme à l'origine, nouveau chrome, avec papier actuel.

1955. prix 1950€. Photos sur demande par mail. Roland Mignolet 0476/957696

[atmospherecuir@yahoo.fr](mailto:atmospherecuir@yahoo.fr) (3)

Vend vis platinées BREMI. Ref Noris n° 1703 et 1706.

Vend paire pot d'échappement **DKW NZ ou SB**, bon état d'origine. Diamètre tube 46mm.

Vend câble gainé avec embouts pour **DKW Hummel**.

Vend ressort de fourche neuf pour **Saroléa AS 350**.

Vend pneu neuf 2.50x19.

Photos de chaque article sur demande par mail. Roland Mignolet 0476/957696

[atmospherecuir@yahoo.fr](mailto:atmospherecuir@yahoo.fr) (3)

A vendre moto **Norton ES 2 500** mono année 1952

Bon état général, dans son jus. Essais à volonté, avec papiers belges en règle

Prix : 6000 euros. Gaston Jacquart Tel : 0496 92 01 81. (3)

Vend **Suzuki TS 50**. ER21. Année 1985. 1er propriétaire, en parfait état d'origine. Entretien fait.

Batterie et chaîne neuve, part toute distance. 15782 km. Faire offre sérieuse.

Missoul gsm: 0499/418.698. En soirée. Email : [jules.missoul@skynet.be](mailto:jules.missoul@skynet.be) (3) photo sur le site

Attaches side-car pour motos **Gillet**, gros modèles de 1949 à 1956. Très solide, 4 points de fixations, prix 90€, Pour 25€, port inclus, 2 soupapes neuves, avant destinées à être travaillé pour une **Saroléa 350 "B"**: longueur totale 130mm, longueur tige 110, diamètre tige 9, diamètre siège cales 7, hauteur Siège cales 6, distance début siège cales vers bout de tige 5, diamètre tête de soupape 42. Photos sur demande par email [3heinz-roevenich@web.de](mailto:3heinz-roevenich@web.de) (3)



Cherche moto enduro années 70 (genre Bultaco frontera ou Ossa Pionier/Désert) avec CG bon état  
Roland Mignolet 0476/957696 [atmospherecuir@yahoo.fr](mailto:atmospherecuir@yahoo.fr)

Cherche amortisseurs bouteilles type **Gillet** estafette d'après-guerre.  
LENAERTS Eric (0475 84 14 47 ou [e.lenaerts@gmail.com](mailto:e.lenaerts@gmail.com))

Recherche cache droit (batterie) pour une Saroléa "Simoun" 250 cc, idem que la M 22 FN.  
Musiaux Léon [musiaux56@gmail.com](mailto:musiaux56@gmail.com) 0494/14.82.28

Cherche toutes infos documentations revue technique sur les scooters de marque **AMI** marque Suisse.  
Philippe Leroy 0495/ 777.521 ou [pady1er@gmail.com](mailto:pady1er@gmail.com)

Cherche pièces Victoria KR 25 et KR35 Pionier 1938 à 1943.  
Roland Mignolet 0476/957696 [atmospherecuir@yahoo.fr](mailto:atmospherecuir@yahoo.fr)

Cherche toutes pièces documentations, affiches, catalogues, essais des Maico (même tout-terrain) des années 50 et 60. Merci.  
Philippe Leroy. 0495/777.521 ou [pady1er@gmail.com](mailto:pady1er@gmail.com)

Cherche cyclomoteur Fn, mais aussi toutes pièces, dans n'importe quel état.  
Eddy Grenier 0495/757220 [fa303951@skynet.be](mailto:fa303951@skynet.be)

Cherche des infos sur des motos de marque (**ideal**) avec moteur **sachs** +ou- 1950  
[alainliegeois60@gmail.com](mailto:alainliegeois60@gmail.com)

Cherche un interrupteur (switch) Lucas RS39 référence 31371.  
Contact [halewyck.michel@gmail.com](mailto:halewyck.michel@gmail.com)

Recherche d'un membre qui pourrait m'aider à résoudre un problème électrique sur une **Velocette**  
MK2 200 ...Eric Vandebroere 0473/24.07.20

Recherche **Sarolea** 500cc ou 600cc avant-guerre, restaurée ou, si possible roulante et en état convenable. Attend toutes propositions. Tel : 0478.95.87.10

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

Cherche flasque de tambour de frein arrière (**PRANAF**A) ou roue complète ou moyeu pour une **SAROLEA MONTANA** 200, modèle monté sur amortisseur ressort. Photos sur le site.  
Thierry Herman (lecorse) 0497/606601.

Cherche moteur **JLO** 250cc même bloqué voir rien que le bas-moteur  
Greer Christian 0476/ 655.294. Ou [chris99983@hotmail.com](mailto:chris99983@hotmail.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](mailto:jeanpolmathieu@hotmail.com).

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 pièces ou épave Lambretta modèle LI Rens  
Joseph De Pirro 04/3422015 après 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

Cherche pour :  
**SOCOVEL** 200cc 1955, roue arrière 19x300, pignon et frein du même côté (gauche), la fixation du  
câble compteur à droite.  
**SUZUKI** Hayabusa : moteur 1300cc ou 1340cc ou pièces  
**SUZUKI RE5** : moteur ou pièces  
**VILLIERS** : moteur 200cc boîte 4v.  
**JLO** moteur 200cc ou 250cc 1 ou 2 cylindres et pochette joint moteur  
Ghislain Van Eyck 016/472 042 après 19h00

 alendrier du mois

**Suspendu jusqu'à nouvel ordre !**

**Baert Classic**  
VINTAGE MOTORCYCLES



**Norton**  
MOTORCYCLES

**URAL**  
RUSSIAN MOTORCYCLES

Romain Baert rue G.Albert 79/2 4800 Verviers  
[www.baertclassic.be](http://www.baertclassic.be) [info@baertclassic.be](mailto: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](http://WWW.PNEUSCOLLARDBOVY.BE)

[INFO@PNEUSCOLLARDBOVY.BE](mailto: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](mailto:atmospherecuir@yahoo.fr)

04 278 32 50



**TOITURE**  
**SANTO**

*Père & Fils*

Grand Rue 52  
 4870

**TROOZ**

04/ 351 75 01  
 0495/ 32 23 63

# 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](http://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](http://www.ortitex.be) [info@oritex.be](mailto:info@oritex.be)

087/ 22 39 45 Fax : 087/23 01 73

Rue de l'Avenir 10 4890 Thimister



