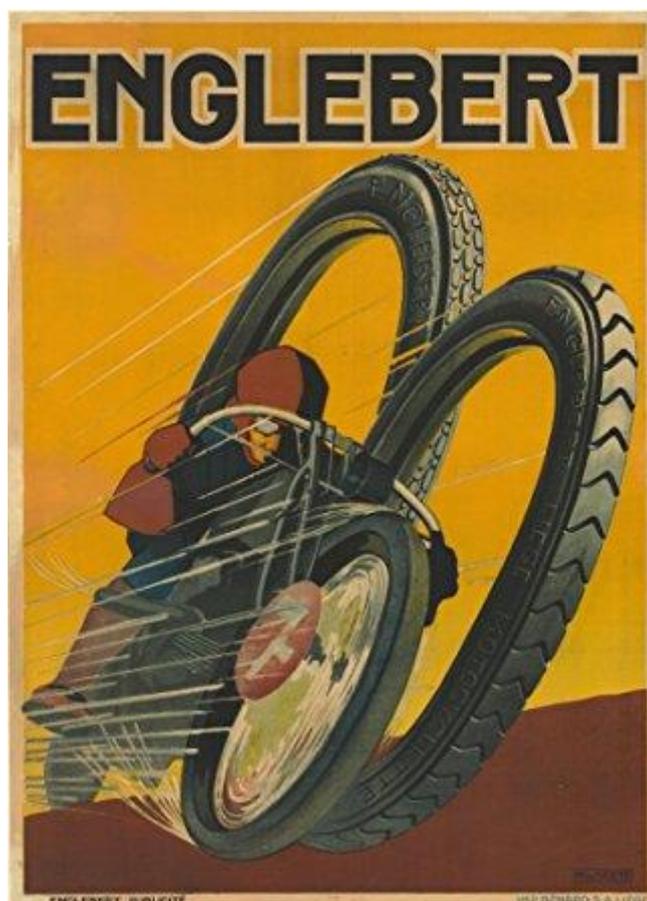




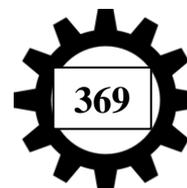
PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



Histoire des pneus Englebert

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

Février 2018



VETERAN MOTO CLUB BELGE

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

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

Président: Lenaerts Eric
 Mielestraat 5 0470 85 61 45
 3770 Val-Meer info@vmcb.org

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

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

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

Administrateurs:

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

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

 Mignolet Roland 04 278 32 50 (journée)
 Chaussée de Tongres 645 04 224 28 79 (soir)
 4452 Wihogne atmospherecuir@yahoo.fr

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



Chers Amis,

Comme déjà annoncé, l'Assemblée Générale (AG) de cette année comportera des élections. Quatre administrateurs sont sortants et rééligibles pour un total de cinq postes à pourvoir au Conseil d'Administration (CA) ainsi que dix places supplémentaires de membres (entendez associés). Si vous avez du temps et de l'énergie à consacrer à votre club, n'hésitez pas à vous lancer dans cette aventure (mandat de quatre ans).

Vous trouverez dans cette édition, le calendrier jaune reprenant la plupart des activités liées à la moto ancienne (tout ne pouvant être imprimé, au risque de contribuer massivement à la déforestation, vous retrouvez la totalité des dates connues sur notre site).

Pour ma part, je vous donne rendez-vous à notre AG, étant d'ici là en déplacement professionnel. Notre Vice-Président Eddy Philippet assurera, comme à l'habitude, l'intérim.

Avec ce premier numéro reçu cette année, je vous renouvelle les vœux de bonheur pour 2018 et en profite pour souhaiter la bienvenue à René Goetz de Chênée, René Alard de Limbourg, Edmond Luyten de Couthuïn et Olivier Michaux de Viemme.

*Lenaerts Eric,
Président.*

Assemblée Générale du 18 mai 2018

APPEL A CANDIDATURES

Comme vous le savez, cette année il y aura des élections. Quatre membres du Conseil d'Administration sont sortants et rééligibles (Philippe Lange, Philippe Leroy, Eddy Grenier et Eddy Philippet).

Les candidatures doivent parvenir à notre secrétaire IMPERATIVEMENT AVANT LE 28 FEVRIER. Les Administrateurs rencontreront les candidats lors des CA du 2 février et du 2 mars, comme prévu dans les statuts au titre IV.

Rappel : les administrateurs sortants doivent également présenter leur candidature.

Les candidatures peuvent être envoyées par mail à annvandermersch@hotmail.com ou par courrier postal à l'adresse du secrétaire : chaussée de Tongres 645, 4452 Wihogne.

Extrait des statuts : Il informera le président et le secrétaire de sa candidature par l'envoi d'un courrier postal ou électronique et ce dans les délais communiqués via la revue du club. Sa candidature contiendra également un article (max format A5) reprenant ses motivations & idées qui sera envoyé avec la convocation de l'AG à tous les membres en guise de présentation.

La modification des statuts et autres décisions importantes sont soumises, par le CA, aux votes des membres (anciennement appelés membres associés).

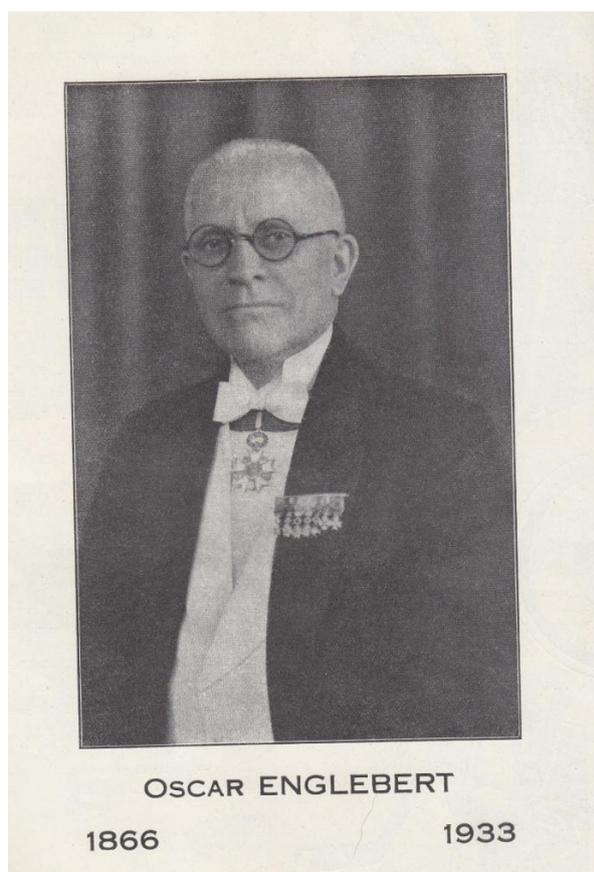
En plus des membres fondateurs, du CA, des organisateurs ayant la qualité de membres, 10 places supplémentaires pour les membres adhérents le souhaitant ont été ouvertes lors de la révision des statuts pour renforcer ce comité des pairs. En effet, on pourrait imaginer une situation où seuls les administrateurs composeraient le comité des membres, les fondateurs n'étant pas éternels et les organisateurs devant être reconnu par le CA. Ce qui serait une situation malsaine. Aussi la charge n'est pas insurmontable, elle se limite à la participation aux Assemblées Générales Extraordinaires lors des propositions de modifications de statuts, but social,...

La procédure de candidature est la même, tout comme la durée du mandat : 4 ans.

article du mois

Histoire des pneus Englebert

Jean-Pierre Beaufays



Le 13 mars 1933 décédait Oscar Englebert.

Né en 1866, il était le fondateur de la plus grande fabrique de pneumatiques belge.

L'histoire Englebert remonte au milieu du 19ème siècle.

Son père, appelé également Oscar, était officier d'artillerie et sa mère Adélaïde tenait une papeterie à Liège.

Un voyageur d'une fabrique allemande, la Continental, lui proposa des gommes à effacer. Innovation pour l'époque.

Devant le succès remporté, elle se mit à vendre divers objets en caoutchouc dont le commerce prit bientôt le pas sur les autres articles de papeterie.

Désireuse de fabriquer elle-même sa marchandise, la famille Englebert acheta en 1877 un ancien lavoir rue des Venues et le transforma en usine à caoutchouc.

Les débuts furent difficiles et le père, en mauvaise santé, en confia bientôt la gestion à son fils Oscar.

Parmi la gamme des objets fabriqués, à côté des gommes, semelles et autres vêtements imperméables, il y avait les premiers bandages pleins à coller pour bicyclettes.

Vers 1890, ayant fait l'acquisition d'un des premiers bicycles à grande roue, et suite à un accident survenu au guidon de cet engin, Oscar en conclut qu'il était nécessaire d'équiper ces véhicules de bandages pneumatiques.

L'Angleterre avec Dunlop et la France avec Michelin commençaient à commercialiser ce type de bandages.

Aussi, un an avant l'Allemagne, la petite usine de la rue des Venues fabriqua-t-elle bientôt les premiers 'Bandages Englebert'.

Ces pneumatiques remportèrent rapidement un grand succès auprès des cyclistes, motocyclistes et automobilistes de la première heure qui en faisaient monter sur leur véhicule en remplacement des bandages pleins d'origine.

Le Roi Léopold II en fit même monter sur son landau hippomobile.

Oscar Englebert fut un automobiliste de la première heure.

Dès 1896, on le vit arpenter les rues de la Cité Ardente à bord d'une Benz équipée comme il se doit de pneus Englebert.

Les principales innovations de la marque à cette époque furent les pneus cloutés et une bande de roulement en zig-zag pour éviter les dérapages.

En 1906, son ami Silvain de Jong, constructeurs des automobiles Minerva, sollicita Oscar Englebert pour qu'il équipât à titre de mécénat (sponsoring comme on dirait maintenant) ses voitures engagées au Circuit des Ardennes.

Il accepta et les Minerva remportèrent les trois premières places.

Ce fut le début d'une longue participation en course de la maison Englebert.

Suite à ce succès au Circuit des Ardennes, les Anglais furent désireux d'importer les pneus de la marque liégeoise et 'The Englebert Tyre Ltd' fut bientôt créée.

L'usine de la rue des Venues s'agrandit et ses bâtiments s'étendirent sur plusieurs centaines de mètres du quai Mativa (Très bien, merci, et toi ?).

Englebert devint le principal fabricant de pneumatiques pour la Belgique et les Pays-Bas.

A côté des pneus, l'usine continuait à fabriquer nombre d'objets en caoutchouc et en particulier des courroies de transmission pour motos.

Le 7 août 1914, la production est arrêtée et les bâtiments sont transformés en caserne pour l'armée allemande.

Usant de son titre de consul d'Espagne et grâce à l'intervention du marquis de Villalobar, Oscar Englebert parvient à éviter le démantèlement complet de son entreprise par l'occupant. Malgré les grandes difficultés générées par la période de la Grande Guerre, Oscar Englebert parvient à se hisser à nouveau parmi les plus grands producteurs mondiaux. On parle de 3.500 travailleurs en 1925, lorsqu'est inaugurée la toute nouvelle usine liégeoise.

En 1929, une usine est construite à Aix-la-Chapelle, une autre verra le jour en 1936, en France sous la direction de Georges Englebert, le fils d'Oscar, après le décès de ce dernier.

Mais dès 1931, la spécialisation de l'entreprise s'était affichée dans son nouveau nom : Société du Pneu Englebert et Oscar Englebert était alors aussi connu que ses collègues Alberto Pirelli et Édouard Michelin.

Le Figaro rend d'ailleurs compte de sa disparition en rappelant qu'il était président de la chambre syndicale des fabricants de caoutchouc, membre et longtemps vice-président de la Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles et que, pendant vingt ans, il avait pris une part active à l'organisation des Salons belges de l'automobile.

On était loin de la vente des gommes dans le petit magasin des origines, mais loin aussi de l'essor à venir, car les Englebert ne cessent d'innover.



Petit-fils d'Oscar, Albert Englebert fait ses débuts dans la société en 1938. À ce moment, la Société du Pneu Englebert a digéré les années difficiles de la Grande Guerre, ouvert une usine à Aix-la-Chapelle et a racheté une succursale à Clairoux, en France, témoignant de son ouverture sur les marchés internationaux, du moins jusqu'en 1940, moment où la société, avec ses 4.000 ouvriers, cesse ses activités à Liège.

Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, Albert Englebert prend la tête de l'usine des Venues, comme co-gérant de la société Englebert et Cie.

Mais les événements ont immobilisé totalement la production et, comme au lendemain de la Grande Guerre, il faut repartir de zéro, notamment en reconstruisant des bâtiments détruits par des bombardements.

Rapidement, les quatre usines Englebert fournissent du travail à 6.500 personnes et produisent 10.000 pneus par jour (1947), tandis que de nouvelles innovations soutiennent la marque, comme le Volumax pneu à basse pression ou le Max, radial à structure textile.

En 1950, Englebert prit des accords avec la société américaine US Rubber International.

Le succès est au rendez-vous et se manifeste notamment par la présence des pneus Englebert sur les bolides Ferrari qui participent aux grands prix de F1 entre 1950 et 1958.

La période est faste et l'entreprise – qui emploie une importante main d'œuvre féminine – se hisse au premier rang mondial.

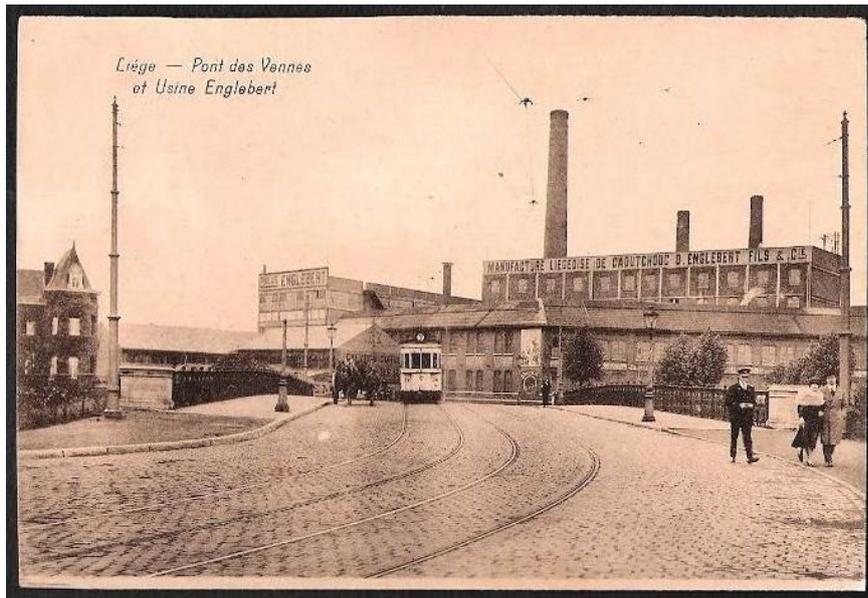
Elle fabrique des lances à incendie, des bonnets de natation, des balles de golf..., mais c'est dans le domaine du pneumatique qu'elle s'affirme comme référence. Les innovations se multiplient.

En 1958, la société américaine et la société liégeoise fusionnent au sein d'une nouvelle société anonyme dont Albert Englebert est nommé directeur général.

Englebert entre ainsi dans le groupe Uniroyal et, en 1963, les pneus sont commercialisés sous le nom Uniroyal-Englebert.

Dans le processus de modernisation de l'outil, l'usine des Venues est abandonnée en 1965.

A son emplacement, se dresse entre autres l'actuel hôtel de police.



« Uniroyal-Englebert » prend ses quartiers dans le parc industriel des Hauts Sarts. L'entreprise y occupe un espace de 300.000 m² (dont plus d'un quart construit). L'innovation reste son point fort : en 1969, le premier pneu pluie « The Rallye 180 » fait son apparition sur le marché. À cette occasion, la communication de l'entreprise utilise un parapluie qui sera systématiquement associé aux pneumatiques et deviendra le logo de la marque Uniroyal.

En 1976, la société française du Pneu Englebert – née dans l'Entre-deux-Guerres – intègre le groupe Europe Uniroyal International.

Ensuite, dans un marché qui s'internationalise de plus en plus, Uniroyal est repris en 1979 par la société... allemande, Continental Gummi-Werke AG.

Jusqu'en 1994, Albert Englebert garde des responsabilités dans la direction des sociétés produisant le pneu Uniroyal ; l'usine de fabrication de Herstal est alors soutenue par une entité commerciale installée à Londerzeel. Près de 8.000 personnes y sont employées.

À la fin du XXe siècle, les pneus pour poids-lourds deviennent la spécialité des Hauts Sarts, mais quand le marché entre en crise, des menaces pèsent sur le site de Herstal (printemps 1997) qui a pourtant été le premier à bénéficier de la certification ISO 14001 en Wallonie.

Au sein du groupe Continental, le site de Herstal reste alors la seule implantation en Belgique, n'employant plus qu'un millier de personnes.

En février 2001, Continental annonce son intention de fermer le site wallon

Après un violent conflit social qui dure trois mois et une tentative de reprise par un groupe autrichien, l'usine ferme ses portes le 15 mars 2003. C'est la fin de ce qui était devenu la branche liégeoise d'un grand groupe international. Une page se tourne, ouverte en 1877 lorsqu'Oscar Englebert installa son usine aux Vennes.

Le pneu Englebert a toujours été très présent en compétition que ce soit en automobile ou en moto.

Nombre de courses dont plusieurs Grands Prix motocyclistes ont été remportées par des motos équipées de pneus de la marque.

En automobile, la compagnie entre dans la compétition avant les années 1930 avec les courses de voiture de sport et de tourisme.

En avril 1928, Englebert établit, au Maroc, le record du monde de vitesse sur route sur un circuit de 715 km avec une Bugatti type 35 2,3 litres pilotée par Edouard Meyer.
Dans les années 1950, Englebert est une des meilleures marques de pneumatiques de course. Les plus grandes équipes de Formule 1 de l'époque, tels Ferrari, Lancia et Maserati en équipent leurs monoplaces.

Englebert débute en Formule 1 au Grand Prix de Monaco 1950 avec l'écurie française Simca-Gordini et ses pilotes Robert Manzon et Maurice Trintignant. Après les décès d'Alfonso de Portago aux Mille Miglia 1957 et Stuart Lewis-Evans au Grand Prix du Maroc 1958, Englebert se retire de la compétition automobile.

Les pneumatiques Englebert ont pris part à soixante-et-un Grands Prix de Formule 1 de 1950 à 1958 et remporté huit victoires avec la Scuderia Ferrari.

Outre les compétitions, la firme a accordé son mécénat à de nombreux organismes et il n'était pas rare de lire 'Don du pneu Englebert' sur des panneaux routiers ou autres objets en rapport avec les véhicules.

De 1920 à 1962, avec bien entendu un arrêt pendant les années de guerre, la firme a édité la très intéressante revue 'Englebert Magazine'.

Cette brochure mensuelle se consacrait à toute l'actualité motorisée, de la bicyclette au poids lourd, et contenait des comptes rendus abondamment illustrés sur les compétitions, les salons, le tourisme, ainsi que de nombreux articles techniques.

On y trouvait également nombre de superbes publicités en couleurs.

En 1930, Englebert Magazine coûtait 5 francs mais était adressé gratuitement à tous les professionnels de la motorisation.

Bien entendu, seules y figuraient des photos de véhicules montés sur pneus Englebert.



Bonjour à toutes et tous, ainsi que mes meilleurs vœux pour 2018, joie santé bonheur et de jolies balades avec vos vieilles dames.

Lorsque le facteur ou la factrice (oui oui, il paraît que cela ce dit maintenant) aura déposé votre revue 369 dans la boîte aux lettres et que vous lirez ces quelques lignes, certains d'entre vous, dont moi (les plus courageux ou les moins frileux, certains diront les plus fêlés) aurons déjà effectué leurs premiers tours de roues lors de l'Hibernamur, petite mise en jambes pour bien lancer la saison. J'espère que vous n'aurez pas eu trop froid malgré l'antigel consommé sur le parking (-') et que vous aurez pris plaisir à retrouver vos copains pour partager un bon moment et échanger quelques bons conseils sur les restaurations de l'hiver.

Je vous dis à bientôt sur nos routes ou

lephil

Résultats du concours « Spécial Saint-Nicolas »

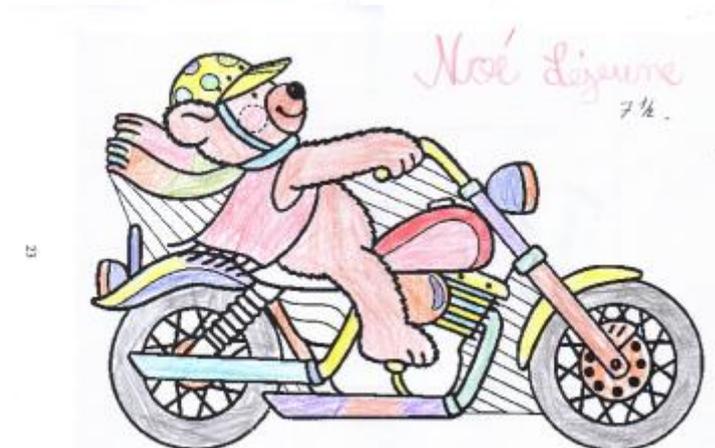
Dans notre revue 367, nous proposons aux enfants et petit-enfants de nos membres de colorier les deux dessins fournis

Comme promis, nous publions les 3 plus beaux coloriages, et nous offrons à chacun un bon d'achat d'une valeur de 20€ « Jouets Broze ».

Léna Lejeune 7 ans

Noé Lejeune 7 ½ ans

Julie Dewulf 19 ans (jeune fille handicapée)



Vous avez dit 'Ancêtre' ?

Jean-Pierre Beaufays

La FBVA a publié dans le dernier numéro de sa brochure le résultat de son sondage auprès des collectionneurs de véhicules anciens.

Ces résultats sont édifiants et pour tout dire effrayants pour les amateurs de vraies anciennes. Parmi les réponses qu'ils ont reçues, seules 7% concernaient des véhicules d'avant guerre dont 0% antérieures à 1920.

La marque de moto 'ancêtre' la plus représentée étant...Honda.

Que faut-il en conclure ?

Soit que les propriétaires de très anciennes n'aient rien à faire de la FBVA et de son sondage, soit qu'ils soient devenus tellement peu nombreux que leur nombre soit insignifiant au regard des collectionneurs de ce que je qualifierai de 'nouvelles anciennes'.

Les vraies vieilles, celles qui seules méritaient notre intérêt à une époque à laquelle celles qu'on qualifie désormais d'anciennes n'étaient pas encore sorties d'usine n'intéressent-elles plus personne ?

N'en verrons-nous bientôt plus aucune parcourir nos routes ?

Evidemment, le sondage en question s'adressait surtout aux personnes qui roulent avec leurs anciennes régulièrement, voire quotidiennement.

Beaucoup les utilisent uniquement afin de profiter des avantages de la plaque 'O' et des assurances à prix réduit, mais il est permis d'espérer qu'il y a encore quelques personnes qui les font rouler par plaisir.

Et il faut bien avouer que, à part pour quelques originaux réellement passionnés, les avant guerre se prêtent de moins en moins à un usage quotidien.

Elles se manient moins aisément et avec moins de sécurité dans la circulation actuelle que les 'vintages' dont la conduite n'est pas sensiblement voire pas du tout différente de celle des véhicules modernes.

Leur pilotage n'est pas à la portée de tout le monde.

Mais pour nous, c'est justement ça qui fait leur charme.

Si tel n'était pas le cas, autant rouler en moderne.

Je m'étonne bien souvent de la réaction de motocyclistes qui paniquent devant une commande d'embrayage au pied ou d'un simple levier de vitesses au réservoir.

Un motard pourtant chevronné en machines modernes m'a récemment avoué se sentir même incapable de piloter une moto munie d'une commande de vitesses 'à l'anglaise' avec levier de sélecteur à droite et première en haut.

Renversant pour nous qui passons sans cesse et sans souci d'adaptation par tous les systèmes de conduite motocycliste.

C'est d'ailleurs amusant pour nous d'entendre les jeunes censés assurer notre relève parler de japonaises des années 70, 80, voire 90 comme d''ancêtres'.

Alors que pour nous elles sortent tout juste de chez le concessionnaire.

Et ne parlez pas à ces jeunes de Gillet, Saroléa, FN ou autres Triumph ou Norton. C'est un peu comme si on leur parlait de chaises à porteurs.

Ils en ont parfois vaguement entendu parler mais ne savent pas du tout à quoi elles ressemblent.

Heureusement, il reste encore quelques jeunes ayant du goût et sachant reconnaître une moto digne d'intérêt. Mais ils sont malheureusement très peu nombreux, pas assez de toute façon pour assurer la relève. Et il s'agit souvent de 'Fils de'.

Pour les 'caisses', c'est pareil. Beaucoup de 'collectionneurs' ne savent pas faire de double débrayage ni passer les vitesses en fonction du régime de leur moteur et trouvent épuisant de conduire sans direction assistée.

Les anciennes sont-elles donc promises à défiler sous escorte ou voir leur usage limité à de petites balades en terrain plat et à faible allure comme chez nos amis Hollandais ?

Par ailleurs, et contrairement à nous, ces derniers ne rechignent pas à faire rouler les très anciennes. Mais ils bénéficient évidemment d'un relief qui s'y prête.

Pire, ces anciennes, ou du moins les plus cotées d'entre elles, ne sont-elles pas destinées à être réduites au rang d'objets de collection statiques telles des 'œuvres d'art' réservées à des spéculateurs qui éviteront de les faire rouler de peur de les abîmer et de diminuer leur valeur.

Car de la spéculation, il y en a sans nul doute.

Il suffit pour s'en convaincre de considérer les prix atteints à certaines ventes aux enchères ou ceux demandés par certains professionnels.

Pratiquement plus aucune somme à un chiffre (des milliers bien entendu), et même de plus en plus à 3 chiffres pour les motos et à 4 voire 5 pour certaines voitures.

Ces gens ne se soucient aucunement de l'interdiction programmée de circuler avec les anciennes puisque pour eux, ce n'est déjà plus des véhicules.

Mais est-ce bien raisonnable ?

La valeur des objets de collection est extrêmement fluctuante.

Ce qui vaut cher aujourd'hui n'aura peut-être presque plus de valeur demain.

On peut établir la comparaison avec les meubles anciens, certaines peintures, les cuivres, les étains, dont les prix ont atteint un sommet il y a quelques années et qui encombrant à présent les réserves des brocanteurs.

Nos descendants pourront en juger.

Je me permets pour terminer d'adresser un nouvel appel aux candidats rédacteurs.

Il y a une forte demande pour des informations techniques.

Inutile pour ça de s'adresser à moi car je n'y connais rien ou très peu dans ce domaine et je ne trouve pas fort malin de 'pomper' des articles sur le net ou dans des bouquins qui peuvent être directement consultés par les personnes intéressées.

Certains d'entre vous connaissent peut-être des 'trucs' dont on ne parle pas souvent dans la presse spécialisée et dont ils peuvent faire bénéficier leurs copains.

Merci d'avance pour une collaboration que je subodore, comme à chaque fois, très importante.

Préparez bien vos machines, le début de la saison 2018 approche à grands pas.



!!!!ATTENTION !!!!

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

Les samedi et dimanche 10 & 11 février Moto Rétro Wieze

Moto retro Wieze, le 10 & 11 février avec expo consacrée aux motos classiques BMW.

Infos pratiques :

L'entrée coûte 9€ ou 8€ avec le bon réduction par personne.

L'entrée est gratuite pour les enfants de moins de 12 ans.

Les motards peuvent stationner leur moto gratuitement sur le parking Oktoberhallen.

GPS : Schrovestraat 22 à 9280 Lebbeke/Wieze.

Le samedi matin, nous attendons une multitude de visiteurs.

Venez plus tard pour admirer l'expo BMW à votre aise en toute tranquillité.



Le dimanche 25 février bourse moto Les vis d'Jonnes du 50cc

De 9 heures à 17 heures.

Entrée 2€, enfants de moins de 14 ans gratuit.

Exposition et bourse d'échange Motos classiques et ancêtres.

Salle « La Silène » rue nou pré n°1 à 5630 Silenrieux.

Petite restauration.

Renseignements :
Pat : 0477/28.79.85
Ben : 0496/21.24.42
Patricktibat7@hotmail.com
Facebook : les vis djonnes du 50cc.

Les samedi et dimanche 1 & 2 septembre week-end du Renouveau en Côte d'Opale

Le Renouveau pour ses 15 ans, vous emmène en week-end à la Côte d'Opale.
300 kms de balade en deux jours, dans un décor exceptionnel.
Logement à l'Auberge de la Renaissance : Place Verte 62780 Cucq
Parking privé et fermé convenant pour les voitures et les remorques, plus deux garages fermés pour les motos.
Pour toute information sur le prix et les disponibilités des chambres (voir infos et illustrations sur le site VMCB), contactez Michaël Dienne au 0495/77.07.40 ou easyrider1964@live.be.
Ne tardez pas car les places sont limitées.

Une organisation du VMCB représenté par Michaël Dienne.



A vendre coiffe de selle neuve **FN M13**
Roland Mignolet 04.278.32.50 (1)

Triumph T100 T120, pot d'échappement neuf et complet 4 chromés et 2 noir met.
Remorque **Deckers** double essieu, équipée pour le transport de deux motos, état neuf.
Pierre Dormal : 0498/ 90.14.37.

Matchless 350 G3LS de 1954 à remonter, toutes les pièces châssis et périphériques ont été sablées, traitées et peintes à l'epoxy la moto tournait parfaitement avant son démontage complet et est complètement d'origine, il manque une selle et les deux amortisseurs arrière ne sont pas ceux d'origine.
Plus d'info par téléphone au 0498 57 37 92 Photos sur demande par mail
amazingsoapbox@gmail.com (1)

FN 250cc 2t Type M22 de 1958 Restaurée, tournante et roulante avec papiers 3500 euros
(photo sur le site)
Jean-Pierre Simon 0476 483949 (1)

Veste moto **HeinGericke** (taille 56). Etat utilisé: 35€ ; (photos sur le site)
Tenue moto **BMW Streetguard 3** (haut de gamme de la marque):
- veste (taille 56)
- pantalon (taille 54)
Avec doublures. Etat utilisé mais toujours très bonne étanchéité: 150€ (valeur neuf: 1200€).
(photos sur le site)
Lenaerts Eric : e.lenaerts@gmail.com 0470/81.61.45. (1)

PANNONIA 250 fourche et roue avant.
Roland Mignolet : 04 278 32 50. atmospherecuir@yahoo.fr. (4)

BSA.Raod-Rocket 650cc,de 1954,avec un moteur de 650ccRGS Rocket Gold-Star, avec 46 ch. La moto est restaurée. Faire offre raisonnable. Photos sur le site.
prignonpatrick@yahoo.fr (4)

BMW R100 RT de 1979 avec side-car Vélorex de 1994
jac Vincent 0473967081 (4)

Lecteur Road-Book 250/100/50 en aluminium,
lecture deux colonnes, axes freinés et rainurés,
vitrage minéral,fermeture magnétique.
Poids +- 500 gr.
Prix : 85 €
Vincent Surson 0497/42.52.17 (3)

VICTORIA KR25HM aéro de 1952. Nouvelle batterie. A terminer. Avec papiers.
GUZZI V7 SPECIAL de 1971. 750cc. 34.000kms. Accessoires. câbles inox. Très belle. Avec papiers.
ZÜNDAPP BELLA R204 de 1962.Restauration ancienne. A remettre en route. Nombreuses pièces de rechange. Avec papiers.
GUZZI california 3. injection de 1990. 35.000kms.Carenage style goldwing + bagagerie complète. Avec papiers.
GUZZI california 3 injection de 1990. 55.000kms. Sans compteur ni phare ni papiers.
BMW R100RS de 1979. 80.000kms d'origine. Série GOLD, avec bagages. Peinture d'origine jamais restaurée! Avec papiers.
LECTEUR de road book électrique à avance automatique gauche ou droite par commande au guidon ou avance manuelle par molettes. Rétroéclairé par 6 LEDS. Fonctionne en 12 volts. Servi 3 fois
Didier GUNS 0494-21.99.67 et 04-235.64.09 (5)

Motos des années +/-50 :

Gillet 125/150; **Gillet** 200; **Ardie** 200; **Zundap** 200; **Velocette** 200LE; **Dresch** 1927 toutes en état impeccable esthétiquement et mécaniquement testées sur L-N-L. Prendre contact avec Pitou Laumont 0486954906 faire offre (5)

Hercules K100 1958 98cc 2 vitesses sans papier, complète et tournante, plus une Jawa DT 500 inter (4 soupapes) de grass track avec boîte à une (1) vitesse (long track) en bon état. Jean Theunis 0485/362 801 région Waremme(4)

Honda 1975 Type CB 500T Kilométrage 31.613 Km.
Prix à discuter avec Madame Bodson
Téléphone 043798103 (3)



Le VMCB cherche un ordinateur portable d'occasion, et ce dans le but d'installer le programme Tripy afin de le proposer en prêt a nos membres organisateurs de balades pour réaliser leurs Road-Book, si vous possédez un portable et que vous désirez le vendre, contactez un membre du comité, merci.

FN M11 : boîte à vitesse et les 2 grandes couvercles moteur.
Huygens Robert GSM 0475/61.14.92 huygens2@telenet.be

SUZUKI T 250 1970: fourche avant complète pour roue à tambour.
CONTACT: 0475 49 68 01 OU FB790415@SKYNET.BE

Cherche coupe-circuit BTH 6 Volts équipant les HRD Serie A ou les Velocette LE dans les années trente (voir photos).
État indifférent. halewyck.michel@gmail.com"

cherche MOTEUR **AMC** 175 CC serie G ou H,
et pièces de ces moteurs des années +/-1950 à1960.
JC Brisko. olafbris@gmail.com

Monsieur Thierry Janssen de Lixhe est décédé il y a 4 ans, il avait donné des roues a re-rayonner a une personne qui se reconnaitras peut être ici, surement dans la basse Meuse
Ce sont des roues de 26 " d'une Sachs 100 cc de 1938 , vitesses au réservoir
La moto est finie, si vous connaissez cette personne ou si elle se reconnait ou si vous avez 2 roues, contactez moi svp. Merci, Roland Servais 0494 86 33 64

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

Je recherche pour **Matchless** (Jampot) ou **AJS** des années 54 à 56 environ
le garde-boue avant et sa tringle de support.
0496/690924 Lanride@gmail.com

Cherche pour **FN M86** boîtier culbuteur, complet ou même cassé mais avec les pièces intérieures qui le compose.
Jean-Michel SPIES mail Spiesjm@gmail.com ou tel 0033625086864

alendrier du mois

04/02/2018	Bric & Brac moto onderdelen Zonnebeke	0486/68.52.10
10 & 11/02/2018	Bourse Moto Retro Wieze	0475/58.08.87
17 & 18/02/2018	18 ^{ème} Bourse T'échappementje	051/72.55.81
24/02/2018	Bourse de Schilde 10 Lindenstraat 2970 Schilde	0447/27.73.72
25/02/2018	Bourse "les vis djonnes du 50cc Tarcienne	0477/28.79.85
25/02/2018	Rallye d'hiver à Landremont 57530 France	beaurainp@wanadoo.fr
04/03/2018	Bom Berlare Oldtimers Beurs	0473/96.26.87 053/ 21.23.07
10/03/2018	Bourse HMRC Herve	0473/59.69.98



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

**COURROIE
ENGLEBERT**
POUR MOTOCYCLETTE

SOUPLE - RÉSISTANTE - ADHÉRENTE -
EXIGEZ LA DE VOTRE
FOURNISSEUR

CONFORT **SÉCURITÉ**

**CONFORT
SÉCURITÉ**
c'est ce que vous devez exiger de vos
PNEUS MOTOS
Englebert

vous offre ces avantages et en plus le
RENDEMENT par la **QUALITÉ**

Le PNEU MOTO
ENGLEBERT
est antidérapant quelles
que soit la vitesse et
la position imprimée
à votre machine.

Le PNEU MOTO
ENGLEBERT
est en vente chez tous
les bons mécaniciens
EXIGEZ-LE.

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

Gedimat
MATERIAUX & BRICOLAGE

Neubat

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

Gedimat
MATERIAUX & BRICOLAGE

Seron

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

TOUS LES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION
CARRELAGES • QUINCAILLERIE • BOIS
BRICOLAGE • PEINTURE

Des fondations aux finitions plus d'infos sur
WWW.GEDIMAT.BE

Ets ANDRE



Rue Ferrer, 37
4100 Seraing

Tél: 04/337.02.19
Fax: 04/337.56.46

ENGLEBERT MAGAZINE

