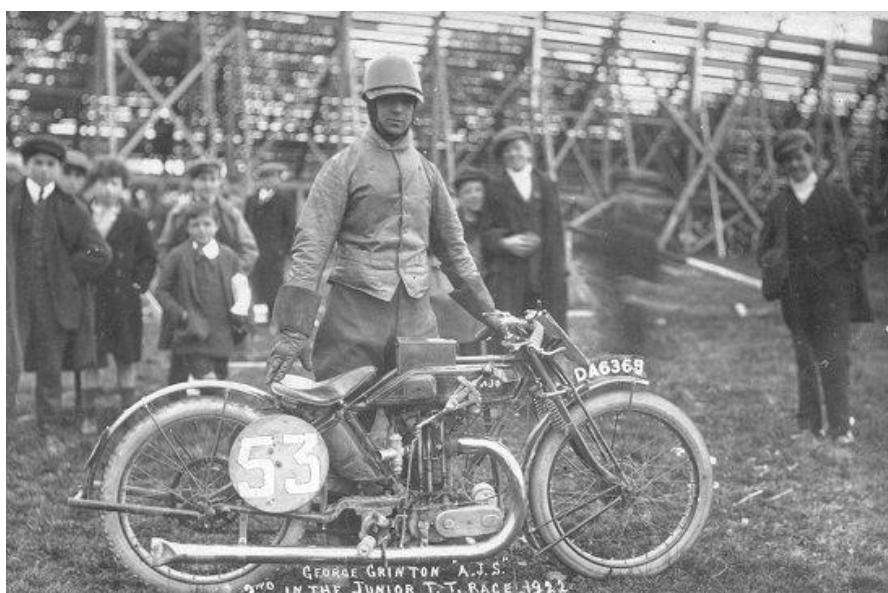




PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE

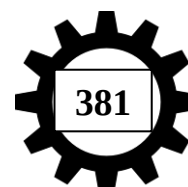


Ajs Big Port.



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

Février 2019





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 3770 Val-Meer	0475/84 14 47 president@vmcb.org
Vice-Président	Philippet Eddy	
Trésorier	Rue de l'Arbre Croix 272 4460 Horion-Hozemont	0475 80 09 08 eddy.philippet.vmcb@gmail.com
Secrétaire	Vandermersch Ann Chaussée de Tongres 645 4452 Wihogne	04 224 28 79 0496 14 84 69 (soir uniquement) info@vmcb.org

Responsables de la revue

Leroy Philippe Ronheuville 35 4570 Marchin	085 21 14 57 0495 77 75 21 pady1er@gmail.com
Mignolet Roland Chaussée de Tongres 645 4452 Wihogne	04 278 32 50 (journée) 04 224 28 79 (soir) atmospherecuir@yahoo.fr

Administrateurs

Beaufays Jean-Pierre Chemin des Crêtes 116 4130 Esneux	0477 20 51 00 jpbeaufays@skynet.be
Deneve Michel Rue Bruyères Caton 33 1390 Grez-Doiceau	010 84 06 77 0497 52 71 01 mich.deneve@skynet.be
Grenier Eddy Rue Large Ruelle 20 4470 Saint-Georges	0495 75 72 20 motofn91@gmail.com
Lange Philippe Rue de Lens St Servais 5	0496 23 14 41

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

ditorial

Chers amis,

Permettez-moi à nouveau de vous réitérer tous nos meilleurs vœux pour 2019.

Vous retrouverez au milieu de cette revue, le traditionnel calendrier jaune. Celui-ci est le fruit de vos communications et autres informations glanées sur le net mais également grâce à la coopération entre clubs. C'est par ce biais que le VMCB essaye de mettre à votre disposition un éventail d'informations le plus large possible reprenant les activités liées à la moto ancienne (balades, bourses, visites,...). Néanmoins, ces informations sont encore lacunaires et ne comprennent que les dates et les lieux des événements. C'est pourquoi, j'attire votre attention sur le fait de communiquer les détails de vos organisations en temps afin d'être à même de les publier dans la revue. Par ailleurs, je vous rappelle que le calendrier se trouve également sur notre site et accessible à tous et à tout moment.

Je vous le disais lors d'une précédente édition de la revue, le club s'est vu généreusement confié des PC pour sa gestion journalière ainsi que pour la mise à disposition du logiciel Tripy aux membres désirant utiliser cet outil dans le cadre d'une organisation (ou pourquoi pas à titre personnel) pour l'édition de Road Book. D'aucuns pourraient éprouver des difficultés quant à l'utilisation du logiciel durant les premières utilisations, celui-ci n'étant pas compliqué mais nécessitant la connaissance de quelques astuces pour ne pas perdre inutilement du temps. Aussi, une séance « découverte » sera organisée au musée des transports lors de la prochaine réunion club (15/02/19) où nous essayerons de mettre à votre disposition plusieurs PC afin de pouvoir vous y exercer. Un petit mot de confirmation de votre intérêt et intention de participation est le bienvenu pour des raisons évidentes organisationnelles.

*La dernière excursion vers la **bourse de Stafford** (UK) ayant fait des heureux en 2015, le VMCB réitère l'opération cette année (26-28 Avril). Sauf contretemps malheureux, nous devrions durant le séjour également visiter le musée des transports à Coventry, mais également le musée Sammy Miller (www.sammymiller.co.uk). Sammy Miller est une légende de la moto, 11 fois champion britannique, vainqueur de plus de 1 400 événements et remportant encore des compétitions plus de 50 ans après sa première victoire. Sa collection regroupant un nombre impressionnant de motos, devrait en ravir plus d'un. **Si vous êtes intéressés, ne traînez pas pour confirmer votre réservation** (plus de détails dans cette revue).*

Prochaine réunion au musée des transports, vendredi 15 Février 19.

*A bientôt,
LENAERTS Eric,
Président*



Souvenirs d'un ancien

Première partie

Préface de Jean-Pierre Beaufays.

Michel Möhring est un de nos plus anciens membres.

Son père, qui a également fait partie de notre club tout au début de sa création et a participé à quelques-unes de nos premières sorties, était un ami de la famille Grégoire.

Avant la guerre, Monsieur Möhring père tenait une quincaillerie à Aywaille et il arrivait à lui et à ses copains de bloquer la route entre Remouchamps et Aywaille pour permettre à Robert Grégoire de s'entraîner.

Michel faisait partie du 'clan' Lejeune dont le patriarche, Jean, qui nous a quittés depuis peu était un des 'prématurés' fondateurs de notre club favori.

Il a commencé à s'intéresser aux anciennes motos alors que le VMCB n'existait pas encore.

C'est dire qu'il a connu la belle époque à laquelle il était encore possible d'acquérir des machines très intéressantes pour des prix qui feraient fondre en larmes les actuels passionnés contraints d'ouvrir large leur portefeuille pour se rendre propriétaires de motos sortant de l'ordinaire.

Souvent, ces trouvailles étaient liées à des péripéties parfois cocasses ou surprenantes.

C'est ainsi qu'on lui a connu entre autres des motos rarissimes comme une Saroléa 23RC, une FN M15 ou cette reconstitution unique de Saroléa ACT dont il est question dans l'article ci-dessous.

Surtout intéressé par les anciennes motos de compétition, Michel a progressivement pris de la distance avec les balades sur route ce qui explique qu'on le voie rarement à nos sorties.

Mais la passion n'en est pas moins présente.

Il a conté certains de ses souvenirs de collectionneur avant l'heure dans une série d'articles qu'il a rédigés pour un journal de sa région.

Il a eu la gentillesse de nous permettre de publier ces articles qui se lisent comme un feuilleton dont voici le premier épisode.



Histoire d'une passion

Michel Möhring

Je pensais qu'il était simple de partager sa passion. En y réfléchissant c'est beaucoup plus compliqué qu'il n'y paraît. Je ne sais par où commencer tant ma tête est pleine d'anecdotes, d'histoires, et d'images accumulées au fil du temps.

L'histoire de la moto belge et particulièrement de la moto liégeoise est fabuleuse, exceptionnelle. Honnêtement, je pense qu'elle aurait dû figurer dans nos manuels scolaires. Quelle belle aventure humaine, technologique et sportive.

Peu de gens savent que des marques de motos telles que Saroléa, Gillet et FN étaient construites à Herstal, que leur succès et leur réputation étaient de renommée mondiale.

Ainsi, dans les années 1920 une équipe de course japonaise chevauchait des Saroléa.



L'armée allemande envoyait dans la campagne de Russie nos FN side-car bien plus performantes que leurs BMW. Et en 1927 une Gillet attelée ralliait le Congo belge en traversant le désert du Sahara. Presque tout le monde a oublié mais pourtant les faits sont là.

Petit, je lisais dans Spirou « Les histoires vraies de l'oncle Paul ». Et ces histoires m'impressionnaient parce qu'elles étaient vraies.

Comme toutes les belles histoires, elles commençaient par « il était une fois ». La mienne commence aussi par... il était une fois, il y a longtemps à l'époque où la télévision ne diffusait qu'un seul programme en noir et blanc. Papa, le soir, expliquait par faits et par gestes que de temps en temps, gamin il conduisait la moto de son papa dans les rues d'Aywaille accompagné de son ami Carlo fils du célèbre garage Grégoire. Robert, frère de Carlo était pilote pour l'usine Saroléa et Papa de raconter que lorsque Robert essayait sa moto tous les gamins du village allaient le voir passer à toute vitesse entre Remouchamps et Aywaille dans la courbe de Dieupart dans un bruit et une poussière épouvantable. Nous sommes aux alentours de 1930.

Ma passion vient-elle de là ? Peut-être, sûrement, je ne sais pas trop. Toujours est-il que dorment dans un coin de mon garage une Saroléa une FN et une Gillet prêtes à vrombir à tout instant.

Dans un premier temps lorsque je recherchais et surtout, que par bonheur et hasard je trouvais quelque chose, je prenais absolument tout ce qui aurait pu être une moto quelques soit son état mais d'origine liégeoise.

C'est ainsi qu'avec le temps j'ai appris à les reconnaître, à les remettre dans leur contexte et à m'apercevoir que leurs histoires sont directement liées à la vie sociale de l'homme et à la société qui l'entoure.

Ainsi rien que par leur aspect il est facile de restituer avec précision leur époque. Par exemple, les motos de petites cylindrées qui servaient aux ouvriers de l'immédiat après-guerre contrastent avec les gros cubes sophistiqués et remplis de chromes d'avant-guerre. Les heures de gloire de la moto liégeoise se situent dans les années 30 hormis le moto-cross. Le déclin s'est amorcé avec la guerre. Le surplus militaire de nos alliés n'a pas aidé au redémarrage de l'industrie. Nos trois usines tirent leur révérence au début des années 60, alors qu'en 1959 les Japonais débarquent sur le continent avec un nouveau concept : la moto loisir. Nous ne réécrivons pas l'histoire.

En 1967 ici à Verviers à lieu le premier rallye international pour motos historiques datant d'avant 1930. J'y suis avec une Saroléa prêtée par un ami.

Dans mes recherches, la chance me sourit, je parviens à en retrouver plusieurs de grosses cylindrées. Après restauration, elles retrouvent une seconde jeunesse.

Très vite une section « Racing » voit le jour. Je me pique au jeu et je me retrouve sur circuit entouré de magnifiques engins « sport, » « super sport, » et même quelques belles machines de course en provenance de l'Europe entière. Pourquoi ne pas essayer de retrouver une authentique machine de course. ?

Attention, l'histoire de la moto rejoint ici l'histoire de ma famille. Un certain Robert Gregoire devient champion de Belgique en 1930 sur Sarolea. Je suis en train de chercher une moto dont mon papa m'a

parlé dans sa jeunesse à Aywaille. Le monde est petit. Seule, une cinquantaine de version course sont sorties de l'usine.

Elles se sont illustrées partout dans le monde avec succès en circuits en courses de côtes (record du Mont Ventoux pendant 10ans) et plusieurs records du monde. A partir de 1933 la version course s'appelle dorénavant « monotube » (qui veut dire un seul tube d'échappement.) A l'étranger, elle porte le nom de Grégoire.

En 1976, Willy un ami collectionneur me téléphone pour m'annoncer qu'il m'a déniché une « monotube » mais que pour la sortir de là il me faudra casser ma tirelire. A 28ans, marié et père de 3 enfants, les économies ne vont en général pas vers la passion, d'autant que ce n'était pas ma première acquisition. Mais bon, pas trop le temps de réfléchir je fonce dans l'aventure je conclus l'affaire devant une épave rouillée, incomplète, cabossée mais restaurable.

C'est là à ce moment qu'un petit miracle se produit « Willy me dit, tu m'as fait confiance je t'offre une grande partie du service course, sauvé de la faillite de l'usine. Vient dans quelques jours avec un petit camion le temps de réunir toutes les pièces. » En quittant mon ami Willy, je lui promets de restaurer la Saro dans sa version usine puisque je suis en possession de toutes les pièces d'origine. Petite anecdote, parmi les nombreuses pièces, se trouve un petit coffre en bois noir rempli, qui porté par le mécanicien accompagnait le pilote sur la piste au moment du départ. Ce coffre, à l'heure d'aujourd'hui est toujours sur une étagère dans un coin de l'atelier. Un morceau d'histoire à lui tout seul.

Nous sommes au mois de septembre, je me suis juré d'envoyer une photo du moteur restauré avant Noël à mon ami Willy. Sans trop tarder je me mets au travail. Dans la version « double arbre à cames en tête » chaque pièce est à elle seule une œuvre d'art, merveille d'esthétique et de technologie. N'oublions pas que l'ensemble date milieu des années 30 Je ne dispose d'aucun plan pour reconstruire ce moteur.



Ce n'est que 20 ans plus tard que par le plus grand des hasards lors d'une collecte de vieux papiers toutes les archives de chez Gillet et de chez Saroléa ne sortent de l'arrière-boutique d'une vieille librairie de Liège.

Miracle et bonheur pour faire revivre ces marques liégeoises oubliées.

En examinant mes pièces une chose me surprend, outre des arbres à cames commandés par renvoi d'angles un est monté avec un pignon chaîne. Etrange car ce montage n'a jamais existé. Bizarre car il fait bien partie du lot du service course. Après bien des calculs, des essais, des mesures en tous sens je m'aperçois que tout s'adapte sur le moteur monotube. Ce qui semble vouloir dire que la version originale a bel et bien été montée sur la base de l'ancienne version course. C'est cette version que j'ai reconstruite sans modifier la moindre chose car chaque pièce retrouvait sa position originale.

Pari tenu, à Noël j'envoie une photo du moteur restauré dans la version usine le bloc moteur en lui-même est une véritable œuvre d'art. Merci les artisans Liégeois.

Je ne suis pas au bout de mes surprises car un moteur aussi imposant doit encore pouvoir prendre place dans le cadre existant. En le présentant, je m'aperçois que c'est une question de millimètre mais il rentre dans le cadre. Impossible en théorie et en posant le vieux réservoir à essence tout cabossé, force est de constater qu'il tombe en place. Le carter d'arbre à cames se loge dans une découpe prévue dans le réservoir. Je m'assois pour reprendre mes esprits. Tout porte à croire que ma moto n'est pas une monotube compétition client mais une des quatre motos d'usine « double arbre » fabriquées à Herstal. 20 ans après sa restauration, la nouvelle est confirmée par les archives.



Voilà donc la moto prête pour sa première sortie. Elle a lieu à Zolder.

Sur place énormément de personnes viennent admirer ce monstre, prêt à s'élancer sur la piste. Un monsieur d'un âge respectable accompagné, de son fils, s'arrête et se met aussitôt à pleurer d'émotion. Il avait travaillé chez Saroléa et reconnaissait la moto. Après bien des partages de souvenirs, il me dit qu'une petite erreur de restauration mériterait d'être corrigée. La ligne bleue de réservoir n'est pas tout à fait conforme à l'originale. Je m'empresse de corriger ce détail.

Pour conclure cet article, je vous livre une dernière anecdote.

A Misano, en Italie, en m'inscrivant pour une rencontre de motos de course, je reçois le disque numéro 1. A mes côtés sur la grille de départ, un certain Agostini sur son Mv, Bill Lomas sur la Guzzi V8 et Taveri sur sa petite Honda 5 cylindres. Ne me demandez pas dans quel état je suis. Conclusion : Nul n'est prophète en son pays, et c'est dommage. La moto liégeoise est un patrimoine vivant, bruyant et fumant à ne jamais oublier. Qu'on se le dise.

A suivre.

Cette année-là ... C'était l'année cinquante et un (air connu)

Michel KERSTEN

Alors que les sorties moto deviennent hasardeuses fin décembre (j'ai pris un bain forcé avec mon XR250R) et que je m'interdis de me lancer dans des travaux mécaniques trop poussés, tant chaque pièce démontée semble marquée du sigle TPCPC (Touche Pas Ça P'tit Con), je me suis mis à la recherche d'un sujet d'article pour notre revue. En cette période pauvre en anecdotes liées à notre passion pour l'ancienne, n'ayant aucune compétence en mécanique ni connaissance particulière en

motos ancêtres et autres, j'ai pensé à une rétrospective de l'année écoulée mais sur ce sujet, il n'y a pas grand-chose que vous ne connaissiez déjà. Je me suis alors dit que je pourrais évoquer les événements « moto » de mon année de naissance. Et pourquoi pas? Sans basculer dans une forme de regret mélancolique de ce que je n'ai pas connu (définition de la nostalgie), j'ai effectué une recherche, essentiellement sur le net, qui s'est rapidement révélée passionnante et m'aura encore permis de passer quelques heures « le cul dans mon fauteuil d'ordinateur ». Ce fut un vrai plaisir d'explorer 1951 à tel point que j'ai à peine vu pointer 2019.

Mais que s'était-il donc passé cette année-là ? La mort d'André Gide (19/02), la création de la CECA (18/04) ou le début du règne du Roi Beaudouin (16/07) ne sont que quelques exemples de ce que l'on nous propose dans toutes les rétrospectives classiques. Mais quid du monde de la moto ? Il faut pousser plus à fond les recherches et ce sont quelques résultats de ces bons moments que je vous livre dans cet article. Evidemment, ils sont très partiels tant la matière est vaste et parfaitement subjectifs tant ils reflètent mes goûts. Je vous saurai gré de votre indulgence à l'égard de mes choix ou pour toute erreur ou imprécision.

Je ne m'étendrai pas sur la production des motos et me contenterai d'évoquer les Demoiselles de Herstal les plus célèbres ainsi que quelques machines d'autres pays, qui me plaisent particulièrement : **Chez FN**, la M13 450 cc est d'après certains « La plus belle moto FN d'après-guerre ». Avec, depuis 1948 une nouvelle fourche, toujours avec roue tirée mais amortissement par anneaux de Neiman, déjà moins choquante que la précédente fourche avec amortissement par ressorts. Personnellement, je la trouve « bizarre » et je comprends que nos voisins d'outre Quiévrain aient adapté une fourche télescopique.



SAROLEA propose une large gamme dont la Supra 125 (version de l'Oiseau Bleu avec suspension arrière) et la Régina 200cc, les 350cc AS et Vedette, l'A4 400 cc, ou encore une GT 600 cc. Je rêvais d'une moto belge depuis longtemps mais celles d'avant-guerre sont trop bien cachées chez certains collectionneurs et, pour moi, hors de prix. J'ai dès lors cherché une belge de mon année de naissance et ai récemment jeté mon dévolu sur une SAROLEA Estafette de 1951. Je vous donnerai mes impressions sur cette 400 latérale « civilisée » après le tour de Sarthe au printemps prochain, si elle tient le coup sur +/- 1500 km et si mon dos résiste à une position que je redoute car lors de mes premiers essais j'avais l'impression que mes genoux frottaient mes oreilles

GILLET présentait cette année-là pas moins de 18 modèles différents dont une nouvelle Estafette pour l'armée : moteur 4t à soupapes latérales, 498 cm³ développant 14 CV à 4200 t/m. reconnaissable à « sa suspension curieuse arrière où les amortisseurs sont supportés par une boucle arrière du cadre ». Une version civile est apparue plus tard.

En Allemagne, la R25/2 est une moto fabriquée par BMW de 1951 à 1953. Sa motorisation de type Monocylindre en ligne et ses 247 cm³ de cylindrée lui permettaient de développer une puissance de 12 chevaux.



Outre-Manche : la superbe TRIUMPH 6T Thunderbird 650cc, à moyeu arrière suspendu (sprung hub) qui développe 34 CV à 6500 t/m me laisse rêveur



Mais ma préférée est sans conteste la Norton Manx 500cc dont nous apprécierons plus tard les résultats. Monocylindre 4t DOHC de 498,3cc dans un cadre NORTON FEATHERBED des frères Mc CANDLESS, développe 51 CV à 7200 t/m et atteint 225 km/h



Sur cette photo une OHC c.a.d over head cams=simple arbre à cames en tête, comme me l'a fait remarquer un relecteur attentif (merci André). A propos, savez-vous que vous pouvez vous offrir une

très belle Norton Manx 500cc 1951 pour moins de 100€ (en kit à monter, à l'échelle 1/9 chez Italeri)
?

Au Pays-du-Soleil-Levant : que certains soient rassurés, les japonaises n'ont pas encore envahi le marché, même si ce pays compte environ 40 marques de moto à cette époque.

En Italie : pour terminer ce petit aperçu, je ne résiste pas citer une machine dont j'évoquerai les résultats plus tard : la sublime MOTO GUZZI 500GP 1951, magnifiquement carénée. Moteur v-Twin calé à 120°, 495cc développant 47 ch à 8.000 t/m et propulsant la belle (ou la bête) à 210 km/h



Evidemment tous les pays producteurs ont proposé de nouveaux modèles, parfois une simple évolution de modèles existants, parfois avec des solutions techniques innovantes et il n'est guère honnête de les zapper mais ne vous avais-je pas prévenu du caractère partial de cet article ?

Après cet aperçu des motos qui apparaissent la même année que moi je vous propose, sans logique de classement, quelques faits divers anecdotiques qui ont retenu mon attention :

En 1951, fort d'un passé auto-moto liégeois incomparable par le nombre et la qualité de ses constructeurs pionniers, le Royal Motor Union a édité un livre d'or de l'automobile et de la motocyclette. Il fût réédité en 1987 pour le 75ème anniversaire du club. Rappelons que le R.M.U. assistera 20 ans plus tard (1971 donc) à la naissance de la dynamique section "VETERAN MOTO CLUB BELGE" dont nous pouvons être fiers d'être membres.

Le 8 mars 1951, à 12 heures 54, un fonctionnaire officiel de la Fédération Internationale des Motocyclistes donnait le départ sur la piste de Montlhéry, près de Paris, à une PUCH 125 TS de série qui devait tenter un record tout particulier. Cette petite machine de 7 CV devait accomplir, sur le circuit de cet autodrome, un trajet de 40.000 km, soit couvrir une distance équivalente au tour du monde et il s'agissait de déterminer le temps dans lequel elle pourrait réaliser cette performance. A votre avis ? 8 jours, 15 jours, 1 mois ou plus ? En fait, un peu moins de 25 jours. Tous les détails sur le site web de l'Amicale Puch de France.

A la Citadelle de Namur, en septembre de cette année-là, LELOUP, Pilote d'usine FN remporta avec JANSEN et MEUNIER le Motocross des Nations. Le motocross des nations, épreuve créée avant même les Championnats du monde de motocross, rassemble plusieurs nations représentées chacune par trois pilotes et est chaque année l'événement phare de moto-cross par équipes. Elle clôturait traditionnellement la saison. LELOUP disputera cette épreuve à sept reprises en finissant toujours sur le podium. Victor LELOUP (1925/2006) sera champion d'Europe l'année suivante. C'est avec une FN 500 qu'il remportera ce championnat, disputé sur six épreuves devant deux autres pilotes belges : Nic JANSEN et Auguste MINGELS (cela vaut bien de lorgner sur 1952)



Motocross des Nations 1951
Victor Leloup franchit la ligne d'arrivée de la finale en vainqueur

Quelques pilotes de vitesse nés en 1951:

1er avril Rolf BILAND (Suisse) - Pilote de sidecar a remporté 7 titres de champion du monde entre 1978 et 1994

10 avril Kork BALLINGTON (Rhodésie) champion du monde en 1978 et 1979 (KAWASAKI)

16 avril Takazumi KATAYAMA (Japon) 1er japonais à remporter un Champion du Monde (1977 en 350cc), participa au développement de la HONDA NR500

4 juin Pentti KORHONEN (Finlande) vainqueur du GP de Yougoslavie et 3ème du Championnat du monde 350 cc en 1975, derrière CECOTTO et « AGO »

28 août Michel KERSTEN (Wallonie) amateur de tout ce qui a 2 roues et 1 moteur, mais piètre pilote et nul en mécanique, devrait se reconverter (à l'écriture ou à la permaculture)

7 octobre Leif GUSTAVSSON (Suède) vainqueur du GP de Tchécoslovaquie et 4ème du Championnat du monde 125 cc en 1975 (YAMAHA)

31 décembre Kenny ROBERTS (Californie) surnommé King Kenny (ou le Nain Jaune.) 1er américain champion du monde, 24 victoires en GP, 3x champion du monde (YAMAHA)

Suite dans votre prochaine revue (si on veut bien) avec d'autres sujets et anecdotes.

Une page d'Histoire des Chasseurs Ardennais.

Etienne Durieux

Charles Gillet

Début octobre, Charles Gillet a été contacté par le conservateur du musée des Chasseurs Ardennais de Marche-en Famenne, le premier caporal-chef er Jean-Marie Wallon. Celui-ci voulait organiser une cérémonie d'inauguration d'une barrière Cointet (obstacle anti-char développé en France avant-guerre, et adopté par l'armée Belge en 1940 pour barrer le passage aux Panzer Allemands). Le musée a eu l'occasion de récupérer dernièrement cette belle pièce qui provient d'une plage normande (réutilisée par les Allemands sur le mur de l'Atlantique) et qui vient d'être soigneusement restaurée.



Invité d'honneur de cette cérémonie : Mr Alexandre Massar, 99 ans, l'un des plus anciens Chasseurs Ardennais encore vivant, sergent au 3ChA en mai 1940, qui s'est notamment illustré brillamment à Vinkt et qui a eu un accident de roulage avec un Tricar FN à la fin de la campagne des 18 jours. Il se trouvait assis sur un tas de matériel divers à l'arrière de la moto quand le pilote s'est probablement assoupi et a versé le Tricar dans un fossé ! Comme quoi même en temps de guerre, un accident est vite arrivé..

Mr Wallon souhaitait notre présence, Charles et moi, avec le Tricar FN, pour faire une petite surprise à notre ancien combattant. Pas besoin de réfléchir longtemps, nous avons évidemment tout de suite accepté l'invitation avec beaucoup de joie et de fierté ! Donc ce mardi 23 Octobre, nous chargeons le Tricar et nous nous mettons en route, Charles, Christiane et moi, pour Marche-en-Famenne.



Comme une sortie en Tricar ne se passe jamais sans un imprévu, une fois arrivés à la caserne, consternation, le pneu arrière gauche de la moto est à plat ! Incompréhensible, le pneu vient d'être remplacé et la veille il roulait encore....

Heureusement, abrités dans l'atelier de maintenance, nous avons tout le matériel nécessaire pour monter la roue de secours. Ouf, on peut débarquer la moto, faire quelques essais et nous mettre en tenue d'époque, après un petit Briefing de circonstance !

Le moment tant attendu est enfin arrivé, Mr Massar est conduit jusqu'au Tricar... sa surprise et sa joie furent tellement grands, qu'il s'est jeté au cou de Mr Wallon pour le remercier, il n'en croyait pas ses yeux !

C'est donc avec fierté que nous l'avons conduit, sur le Tricar, Charles et moi, jusqu'au musée où la cérémonie devait avoir lieu.

Cet instant était tout aussi émouvant pour le pilote, que pour les passagers... car avoir la chance et l'honneur de conduire une si belle machine historique, avec un ancien combattant qui l'a connue 78 ans plus tôt.... Ça ne s'oublie pas !



Une fois la cérémonie terminée, nous avons été invités à visiter ce beau petit musée (que je recommande vivement car rempli de nombreuses pièces exceptionnelles) avant de partager un bon repas au Mess durant lequel Mr Massar a raconté de nombreuses anecdotes.

Ensuite, après avoir salué tout le monde, nous avons ramené le Tricar vers sa demeure, ravis de cette belle journée mémorable, et surtout satisfaits d'avoir pu faire rouler la moto sans trop de problèmes, et sous un généreux soleil d'automne !

Encore merci à nos Chasseurs Ardennais pour cette belle initiative qui nous laisse des merveilleux souvenirs ! Une journée dont la devise était :

Honneurs aux Anciens, confiance aux jeunes, Résiste et mords !



article du mois

Pavel Baele

Ajs big port 1924-1928.

AJS a commencé à développer un moteur culbuté dès 1918 mais ne le commercialisera qu'en 1923.

L'ajs « big port » est apparue en compétition lors du T.T. de 1920 que Cyril Williams gagna avec 9 minutes d'avance malgré un problème de transmission l'obligeant à pousser sa moto sur les 5 derniers miles.....

En 1921, l'équipe AJS a littéralement fait la razzia... en remportant les 4 premières places du classement dans la catégorie « junior ». Howard R Davies gagna même le senior T.T. avec une 350ccm³. **(celui qui créa HRD voir revue 380).**

En 1922, AJS gagna encore la catégorie « Junior ». Son surnom de « big port » est apparu cette année-là en référence à la taille du tube d'échappement...

Par ailleurs, lors de ces T.T., ce fut sujet à des polémiques car il ne s'agissait pas d'un modèle présent dans le catalogue de la marque.

En 1923, apparaît au catalogue l'AJS B3 « three speed Over Head Valve T.T. model ». Il s'agit de la copie exacte des motos participant au T.T avec un porte bagage.

Pour l'année 1924, elle est commercialisée sous le nom B3 et B4. La B4 est la version racing de la B3 (seulement 150 exemplaires produits).

A partir de 1925, chez AJS, l'identification des modèles a été codifiée de sorte que chaque modèle moto avait un numéro et une lettre.

La lettre permet de déterminer l'année et le chiffre permet de connaître la motorisation.

1925 = E 1926 = G 1927 = H 1928 = K 1929 = M

1 : 800ccm latéral avec Lucas magdyno.

2 : 800ccm latéral avec Lucas magnéto.

3 : 350ccm latéral « touring de luxe »

4 : 350 ccm latéral « sport »

5 : 350 ccm³ latéral « super sport »

6 : 350 ccm³ culbu

7 : 350 ccm³ culbu « special sport » puis Arbre à Came en Tête à partir de 1928.

8 : 500 ccm³ culbu à partir de 1926 seulement.

9 : 500 ccm³ latérale à partir de 1927 seulement.

10 : 500 ccm³ ACT à partir de 1927 seulement.

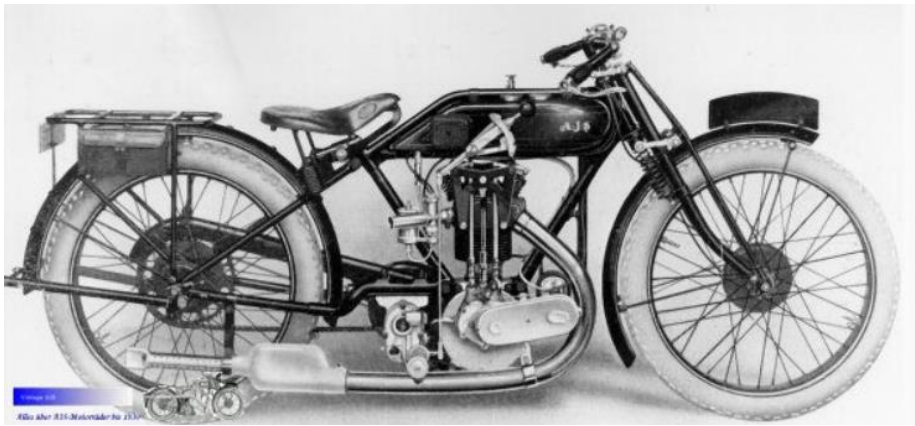
Exemple : Une AJS H8 est donc une 500 Culbuté de 1927.

Chaque moto avait sur le cadre (en dessous du tube de selle côté droit), sur la boîte et sur le moteur le numéro de série précédé de la lettre rappelant l'année. Chaque moto, lorsqu'elle sortait de l'usine avait obligatoirement ces 3 numéros identiques.

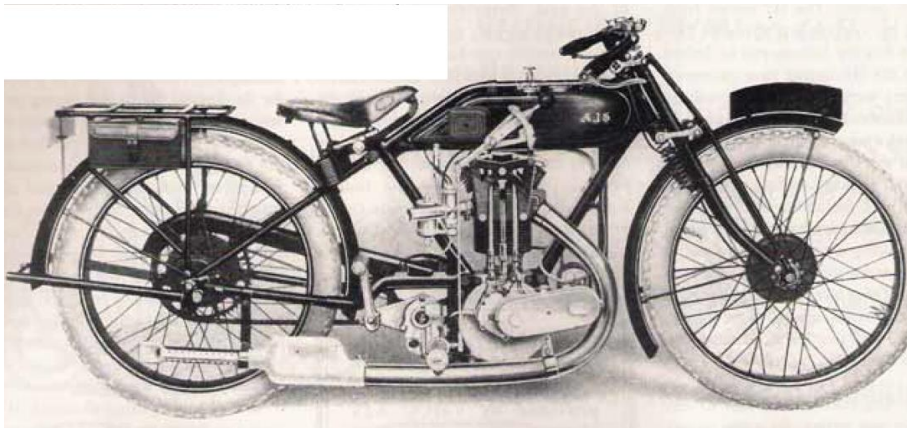
Étude année par année des 350 culbuté - dit BIG PORT.

Modèle 1923 :

C'est la première apparition au catalogue d'un moteur culbuté et est une copie de la moto du T.T. Elle était donc dépourvue de kick. Il fallait donc la démarrer à la poussette.



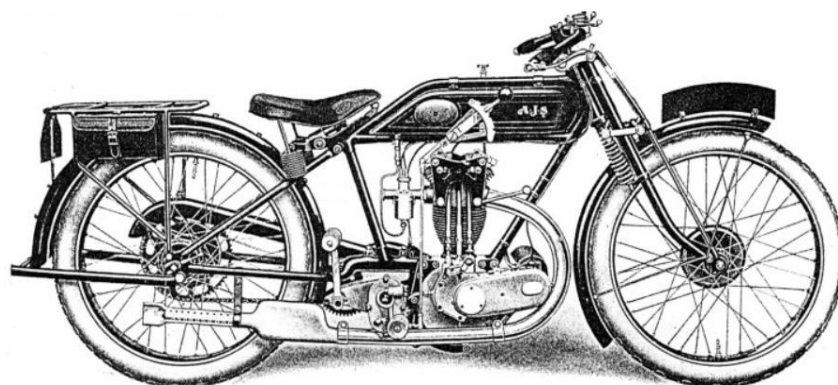
Modèle 1924 :



Principales évolutions :

- présence d'amortisseur de friction au niveau de la fourche supérieure.
- Présence d'un kick.
- la pompe à pneu n'est plus verticale en dessous de l'avant du réservoir mais horizontale sous le réservoir (contrairement à ce qui était dessiné sur le catalogue et donc ici dessus).

Modèle 1925 :



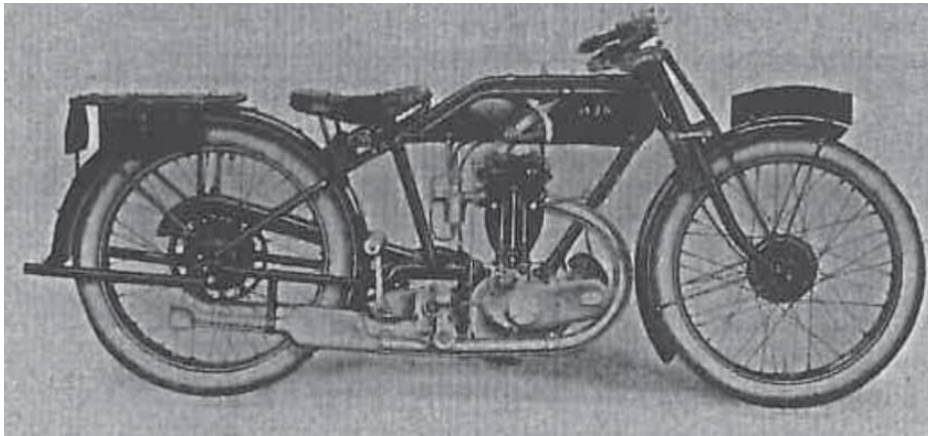
The A.J.S. 3.49 h.p. Overhead Valve Model E.6.

Principales évolutions :

- le cadre au niveau du tube de selle ne va plus rejoindre le moteur mais redescend plus verticalement vers la boîte de vitesse. Les cadres deviennent standard tant pour recevoir un moteur latérale qu'un culbuté.
- Le carburateur se positionnera derrière le moteur au lieu d'être légèrement de biais sur l'arrière droit du moteur.
- Les « grippes genoux » deviennent ovales au lieu des carrés.
- Présence de 2 renforts sur l'avant du moteur vers le cadre.
- Le carburateur AMAC a été remplacé par un BINKS.

Possibilité d'avoir une pompe à huile « Pilgrim » en option

Modèle 1926 :



Principale nouveauté : le changement de vitesse et quelques améliorations au niveau de la fixation de la culasse.

Modèle 1927 :

Grosses modifications en 1927 :

nouvelle boîte de vitesse

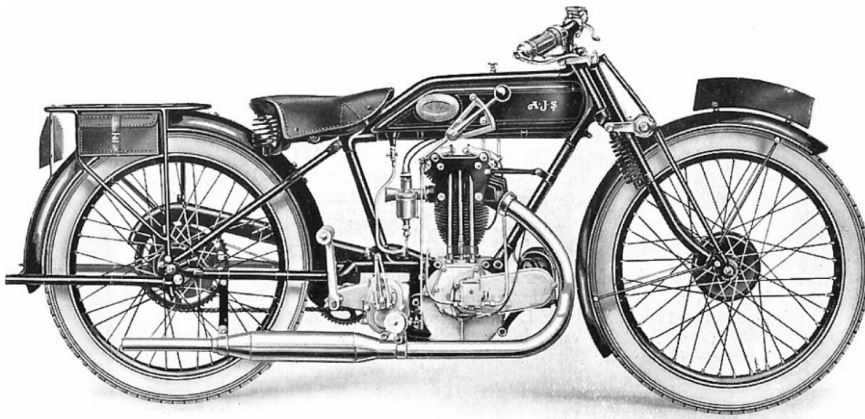
nouvelle selle de marque TERRY à la place des BROOKS.

Les amortisseurs de friction au niveau de la fourche ne sont pas en haut mais en bas.

Nouvelle forme pour le tube d'échappement

Pompe à huile PILGRIM standard.

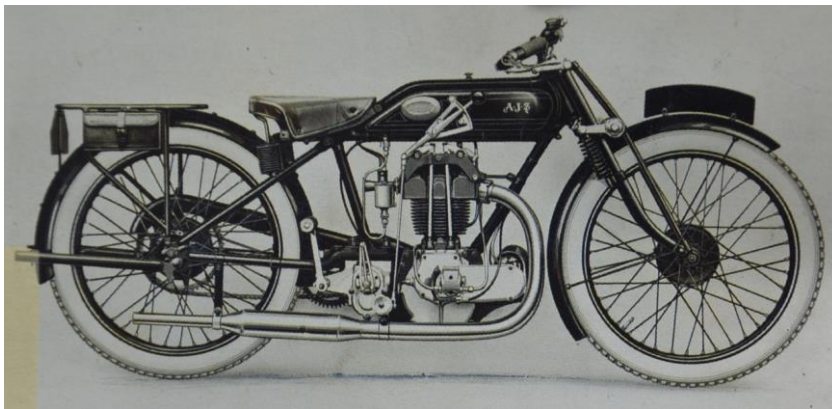
Cadre élargi au niveau de la fourche et diamètre du guidon agrandi.



Modèle 1928 :

Principales modifications :

- Nouvelle selle COBBY à la place des TERRY.
- Nouvelle culasse et cylindre.
- Nouvelle fourche renforcée.



Boite de vitesse avant 1927 :



Boite de vitesse à partir de 1927 :



Levier de vitesse avant 1926 :



Levier de vitesse à partir de 1926 :



illet d'humeur

Jean-Pierre Beaufays

Jamais plus

Vu les conditions météo, la période hivernale n'est pas vraiment propice aux balades.

Nos activités motocyclistes y sont donc traditionnellement réservées à des restaurations.

J'ai pris l'habitude de mettre simultanément plusieurs bécane en chantier, ce qui permet en passant de l'une à l'autre de meubler les parfois longs temps d'attente de pièces en commande ou en recherche ou de travaux confiés à différents corps de métiers ou à des personnes mieux outillées ou plus douées que moi.

Comme ces personnes n'ont évidemment pas que ça à faire, ces attentes peuvent parfois se prolonger sur plusieurs semaines voire dans certains cas sur plusieurs mois.

Parfois aussi, des restaurations en cours ont été provisoirement remises au placard suite à certains problèmes ayant entraîné notre dégoût momentané.

Puis quand l'intérêt revient, on remet la moto sur la table.

Ca va être je pense le cas pour ma HD J de 1925, 'punie' depuis LNL 2013 au cours duquel elle m'avait lâchement laissé tomber à Mussy-la-Ville.

En tant que retraité, je peux consacrer à mes belles ou futures belles un temps volontairement limité à 2 ou 3 heures quasi quotidiennes.

Jusqu'à présent, j'ai surtout restauré des motos d'avant-guerre car, outre que mes goûts m'orientent plutôt vers ces dernières, j'ai toujours trouvé la restauration de machines plus récentes trop compliquée pour moi et celles que je possède ou ai possédées ont généralement été acquises en bon état de fonctionnement.

Ne serait-ce que pour la complexité du circuit électrique.

Là où les anciennes se contentent d'une magnéto et d'un câble par cylindre, les 'récentes' sont recouvertes d'une toile d'araignée de fils et de petites boîtes au nom se terminant par 'eur' dont la seule fonction semblerait être de nous compliquer la tâche et de nous faire chier en cramant ou en se court-jutant.

Et pourtant, la nostalgie de ma jeunesse agrémentée par les Harley-Davidson de la gendarmerie que j'achetais aux Domaines m'a conduit à entamer la restauration d'un modèle de 1967.

Trop jeune évidemment. Seulement 52 ans !

Alors qu'on sait qu'au VMCB les motos ne vieillissent pas.

Un peu comme le proclamaient les affiches d'un goût douteux qui fleurissaient il y a quelques années le long de nos autoroutes : X. 6 ans pour toujours !...

Cette moto avait miraculeusement échappé à une 'civilisation', comme ce fut le cas pour presque toutes ses consœurs, et était restée en son état d'origine, bleu gendarmerie, telle qu'issue des Domaines. Configuration dans laquelle j'ai décidé de la restaurer.

Elle était certes incomplète et sous forme d'épave bien mûre mais son prix était en adéquation avec mes moyens financiers.

Cette expérience ne m'inspire qu'une seule réflexion : Jamais plus.

Certes, ma dextérité est telle qu'il me faut 10 fois plus de temps pour exécuter une tâche à mains nues qu'il n'en faudrait à notre VP par exemple pour la réaliser avec des moufles.

Reste que, répondant à la célèbre règle du 'Pourquoi faire simple', les ingénieurs de chez Harley-Davidson semblent avoir pris un malin plaisir à agglomérer un maximum de composants dans un minimum d'espace. Tout est serré. Aucun espace libre pour insérer une clef ou un tournevis. Et encore moins mes gros doigts.

De cette façon, le remontage doit s'effectuer en respectant un ordre bien précis et unique.

Ce qui implique que pour un non initié, et malgré tout le soin qu'on puisse y apporter, un nombre important d'éléments, remontés parfois à grand peine, aient du être très rapidement démontés, parfois à plusieurs reprises, pour permettre le remontage d'autres qui l'auraient du l'être avant.

C'est toujours très agréable de se voir contraint de démonter une vis ou un boulon mal placé, impossible à atteindre avec un outil, et dont le remontage a nécessité de longues minutes, voire parfois des heures, émaillées d'un nombre considérable de jurons et parfois dans la position d'un contorsionniste de cirque.

Surtout en pensant qu'il faudra tout recommencer après.

Cette moto constitue l'archétype de l'anti-Knipex.

Un maximum de 10 % de ses boulons doit être accessible au moyen de cette pince soi-disant passe partout.

Par contre, des doigts d'une longueur de 20 cm et d'un diamètre de 5 mm seraient parfois bien utiles. E.T. Au secours !...

Heureusement, pour l'électricité, Etienne est venu à la rescousse et, à mon grand étonnement devant ces mètres de fils entremêlés, de borniers, d'interrupteurs, de lamponettes, et de boîtiers divers, tout a fonctionné du premier coup. Salut l'artiste.

La dernière difficulté en date a été de replacer les conduits d'huile sans qu'ils n'entrassent en contact avec l'échappement.

Lorsque je leur ai demandé comment ils s'y prenaient, les spécialistes de la marque m'ont fourni le précieux tuyau suivant: 'On se débrouille'.

Et c'est ce que j'ai finalement dû faire au moyen de brides métalliques et autres colliers.

Bientôt, nous procéderons aux premiers essais de mise en route.

Croisons les doigts mais sans nous faire trop d'illusions. Elle aura bien trouvé un excellent moyen de m'emmerder.

Vive la mécanique.

Stafford Classic Bike shows Avril 2019



**Le VMCB organise un
voyage en Angleterre !
Du 26 au 28 Avril 19.**

Au programme :

Bourse de

STAFFORD
CLASSIC BIKE SHOWS

Visite musées



Prix : 300€/Pers (demi-pension, voyage & entrées)
informations & inscriptions : president@vmcb.org
0470/856146 avant le 31/01/19



!!!!!!ATTENTION !!!!

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

Le 09 & 10 février Moto Retro Wieze

Horaire : 09:00 - 17:00

Lieu : Wieze - Schrovestraat 22

9280 Lebbeke, Belgique

Téléphone 0475/580887

Email : bema.bvba@telenet.be Site internet : www.motoretrowieze.be



Le 23 février Bourse de Schilde

Lieu : Lindenstraat 10 2970 schilde - Lindenstraat 10
2970 Schilde, Belgique
Téléphone : 0477/277372
Email : info@earlyriders.be
Site internet : www.earlyriders.be



vendre

Moto **Saroléa** 350cc de 1955 avec papiers, moteur remis à neuf, entièrement restaurée.

A roulé jusque fin 2016.

Moto **Suzuki** 250cc de 1971 moteur 2t, 2 cylindres avec papiers.

En parfait état 6895 km, a roulé jusque fin 2016.

guy.heller@skynet.be

04-3883150 (répondeur enregistré) (1)

Vend **TRIUMPH PRE-UNIT** à la pièce ou en lots, pièces détachées : cadre duplex, (sans papiers), paire de garde boue alu, triangles de fourche TR5/TR6 et 5T/6T, support plaque avant, barre attache frein ar. coulissante, couvercle instruments réservoir chromé, pièces moteur (carter bas moteur 6T culasse 5T pistons 5T).

TRIUMPH UNIT à la pièce ou en lots, pièces détachées : 2 roues avant 18 », grille réservoir, frein double came 7", garde boue avant, clignoteurs Lucas, pattes attaches phare T140, paire soufflets

fourche, feu AR T140, pièces moteur 650cc (culasse 9 trous 650cc, pochettes de joints, caches culbuteurs, arbres à cames, bloc cylindres 650cc +040, culasses T100 500cc, carbus Amal 930)

YAMAHA XS650 : selle cafe racer + selle classique (modèles 70 à 73)

EQUIPEMENTS : pneus K81 3,60x19 et 4,10x19, paire de mégaphones Dunstall replica, ensemble fontes et top case Craven Comet avec porte bagages et attaches

Me contacter pour le détail : Albert Wertz 0476813744, albertwertz09@gmail.com

Paire Sacoches cuir anciennes d'attelage d'époque, très bon état, convenant pour fontes moto vintage

Contact : Albert Wertz / albertwertz09@gmail.com / 0476813744 (2)

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

Roland Mignolet 0476/ 957696 (3)

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

Roland Mignolet 0476/ 957696 (1)

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

Renseignements : J. Vincent tél. 0473967081 (1)

FN M70 1930.

Avec papiers. Entièrement restaurée.

Faire offre raisonnable.

Les jours ouvrables.

Vincent Surson : 0497/42.54.17 entre 18 et 19 heures. (3)

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

Renseignements : Hardenne Claire clairehardenne@gmail.com ou 0475/715.050. (3)

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. (2)

Moteur BMW R75/6, démonté et à réviser, plus sa boîte à vitesse. Prix : 800 €

Heinz Rövenich, Tel 087- 659701 ou heinz-roevenich@web.de. (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)

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

Vincent Surson : 0497/42.52.17. (2)

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 (1)

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

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

A VENDRE **SAROLEA 350CC LATÉRALE** de 1938

(voir photos sur le site du VMCB)

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 boîtes et répertoriées.

Prix souhaité : 3000€ visible en région liégeoise Valère PESSOTTO 0475/90 41 93



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.
Clement Soeur peugeotxps39@gmail.com

Cherche toutes pièces pre-unit, partie cycle et moteur pour compléter une **TRIUMPH BONNEVILLE DUPLEX**

Contact : Albert Wertz 0476/ 813.744. Ou albertwertz@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 **Saroléa** 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 Vélomoteur **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

09&10/02	Moto Retro Wiese	0475/580.887.
16 & 17/02	Bourse T'echappementje	051/725.581-0473/962.486
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	0496/544369

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

