



# TOITURE SANTO

*Père & Fils*

Grand Rue 52  
4870  
**TROOZ**

04/ 351 75 01  
0495/ 32 23 63



PB-PP  
BELGIE(N) - BELGIQUE



**Harley Davidson 19W Sport**



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

Janvier 2018



# **VETERAN MOTO CLUB BELGE asbl**

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

Informations générales sur le club **0470 85 61 45** [info@vmcb.org](mailto:info@vmcb.org)  
Informations assurances et immatriculation **0470 85 61 46** [assurances@vmcb.org](mailto:assurances@vmcb.org)

**Président:** Lenaerts Eric  
Mielestraat, 5 0470 85 61 45  
3770 Val-Meer [info@vmcb.org](mailto: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](mailto:eddy.philippet.vmcb@gmail.com)

**Secrétaire:** Vandermersch Ann 04 224 28 79  
Chaussée de Tongres 645 0496 14 84 69  
4452 Wihogne [annvandermersch@hotmail.com](mailto: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](mailto:mich.deneve@skynet.be)

**Administrateurs:**

Beaufays Jean-Pierre 0477 20 51 00  
Chemin des Crêtes 116 [jpbeaufays@skynet.be](mailto:jpbeaufays@skynet.be)  
4130 Esneux

Dalem Jean-Christophe 087 26 92 04  
Rue Grihanster 24 0473 41 09 73  
4870 Nessonvaux [bsadalem@gmail.com](mailto:bsadalem@gmail.com)

Grenier Eddy 0495 75 72 20  
Rue Large Ruelle 20 [motofn91@gmail.com](mailto:motofn91@gmail.com)  
4470 Saint-Georges

Lange Philippe 0496 23 14 41  
Rue de Lens St Servais 5 [phil.lange@skynet.be](mailto:phil.lange@skynet.be)  
4254 Ligny

Leroy Philippe 085 21 14 57  
Ronheville 35 0495 77 75 21  
4570 Marchin [padyler@gmail.com](mailto:padyler@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)

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



## William George Patchett

Jean-Pierre Beaufays

Il y a quelques années, un copain brocanteur qui connaissait mon intérêt pour les anciennes motos me fit cadeau d'une vieille photo dédicacée.

On y voyait un motard assis sur un beau v-twin culbuté que je pris d'abord pour une Brough Superior et brandissant fièrement une grande coupe.

Au bas de la photo, se trouvait une dédicace manuscrite : 'Yours sincerely. George W. Patchett' et au dos: W Patchett. Brooklands Weybridge.

Comme je ne connaissais ce pilote ni des lèvres ni des dents, je me mis à fouiller dans ma documentation pour tenter de l'identifier. Il faut dire qu'internet n'existait pas encore.

Première constatation : La moto n'était pas une BS mais une beaucoup plus rare Mc Evoy dont le nom ne signifie évidemment pas que leur propriétaire doit s'en débarrasser brutalement.

George William Patchett (1880-1964) était un coureur motocycliste britannique qui courut d'abord sur FN et Brough Superior avant de rejoindre Mc Evoy en 1926 en tant que directeur de course.

On lui connaît entre autres comme performances :

TT du Pays de Galles en 1925 sur Brough Superior.

TT de l'île de Man en sidecar en 1925 toujours sur BS.

Record de vitesse en 5'32'' à l'île de Man en 1926.

Championnat de Southport en 1926. 116 miles/h = 187 km/h.

Record de vitesse à Brooklands en 1927 sur Mc Evoy équipée d'un moteur British Anzani (Photo).

En 1930, il passa chez Jawa.

On remarque sur la photo le casque Cromwell posé sur le réservoir, les superbes chaussettes écossaises dignes de notre regretté fondateur GG et les souliers à amende de 55 €.

## ditorial

Chers Amis,

*C'est avec plaisir que nous souhaitons la bienvenue aux nouveaux membres Messieurs Christian Mayard de Farciennes, Vincent Gillain de Tourinne, Alain Houbard de Jupille venus nous rejoindre.*

*Un projet de calendrier des activités 2018 est publié sur notre site vmcb.org. Nous vous demandons à tous de nous aider à le compléter en signalant des manifestations, bourses, ... liées à la moto ancienne dont vous avez connaissance et qui ne s'y trouveraient pas. Ceci permettra d'imprimer et de vous proposer le traditionnel calendrier jaune bien complet dans la prochaine revue.*

*La période de régularisation, via BPost, pour l'immatriculation des cyclo-moteurs est maintenant terminée. Pour l'heure, la nouvelle procédure n'est pas encore connue. Elle vous sera communiquée dès qu'elle sera en notre possession.*

*Qui dit revue de janvier dit aussi que les fêtes de fin d'année sont proches... Au nom du conseil d'administration, je vous souhaite à tous, d'excellentes fêtes de fin d'année et une année 2018 remplie de bonheurs motocyclistes.*

*Prochaine réunion au musée le vendredi 19 janvier 2018.  
Bonne lecture de la présente et à bientôt.*

*Lenaerts Eric,  
Président.*

## ans nos familles

Nous avons appris avec tristesse le décès le 19 novembre 2017 de Monsieur Hilaire Durieux, papa d'Etienne Durieux (membre actif du club et bien connu des participants du LNL, comme responsable de l'organisation des contrôles secrets). Nous présentons toutes nos condoléances à la famille, ainsi qu'aux proches.

C'est avec beaucoup de peine que nous vous annonçons le décès le 20 novembre 2017 de Monsieur Jean Vandermersch, papa de Ann Vandermersch, secrétaire de notre Club. Nous présentons toutes nos condoléances à Ann, ainsi qu'à sa famille et ses proches.

## 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](mailto: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 seule les administrateurs composeraient le comité des membres, les fondateurs n'étant pas éternelles et les organisateurs devant être reconnu par le CA. Ce qui serait une situation mal saine. Aussi la charge n'est pas insurmontable, elle se limite à la participation des 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.

## alendrier du mois

14/01/2018	Bourse de Marche-en-Famenne	0498/315.338 ou 084/32.22.84
21/01/2018	Hibernamur	0478/311.794 ou 0473/89.48.07
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 <sup>ème</sup> Bourse T'échappementje	051/72.55.81
25/02/2018	Bourse "les vis djonnes du 50cc Tarcienne	0477/28.79.85

**Gedimat**  
MATERIAUX & BRICOLAGE

**Gedimat**  
MATERIAUX & BRICOLAGE

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

**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)

Je souhaite acquérir une moto 175 cc de préférence en 4t. des années 1950 ...1956,+/-.

j'ai eu connaissance de différentes motos équipées de moteur AMC, (NEWMAP, SYPHAX, ...) entre autres, merci de me faire profiter de votre savoir.

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 à une personne qui se reconnaîtra peut être ici, sûrement 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 reconnaît 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

## Harley-Davidson type W 'Sport Twin' 1919-23

Jean-Pierre Beaufays

Quand on parle de Harley-Davidson, tout le monde imagine immédiatement des bicylindres en V de très grosse cylindrée.

Pourtant, la marque a aussi fabriqué des modèles atypiques se démarquant de façon assez significative de ce schéma.

C'est le cas du modèle W 'Sport Twin' fabriqué de 1919 à 1923.

Imité sur ce point en 1920 par son concurrent direct Indian avec son modèle Scout de 600 cc, Harley-Davidson destinait principalement ces motos à l'exportation vers l'Europe.

Ceci explique le nombre relativement élevé de ces deux modèles subsistant chez nous alors qu'ils sont fort rares aux USA.

Contrairement aux autres modèles de la marque, le type W recevait un moteur bicylindre à plat à 180° disposé longitudinalement à la manière des Douglas britanniques.

Le problème structurel d'une telle disposition était l'emplacement de la boîte de vitesse.

Si on la plaçait derrière le moteur, elle exigeait une partie cycle démesurément longue.

Chez Douglas, la boîte se situait sous le cylindre arrière ce qui élevait fortement le centre de gravité.

Les ingénieurs de chez Harley-Davidson disposèrent donc la boîte sur le dessus du moteur, derrière la magnéto. Le centre de gravité était de ce fait remarquablement bas, et la stabilité était encore améliorée par l'adoption de pneus 26X3 au lieu des 28X3 des gros V Twin..

Rompant également à la tradition de la distribution semi-culbutée de règle chez Harley-Davidson, les cylindres étaient munis de 2 soupapes latérales.

Ce fut le premier modèle Harley-Davidson à être équipé de la sorte.

Une autre caractéristique du modèle est que, contrairement aux réservoirs en deux pièces recouvrant le tube supérieur du cadre qui ont équipé pratiquement tous les modèles de la marque, le réservoir du type W est d'une seule pièce 'entre tubes'.

Le réservoir à huile est inclus dans celui à essence et alimente une pompe à engrenages fonctionnant suivant le système dit 'à huile perdue' et située à droite du bloc moteur.

Nonobstant son appellation et malgré quelques résultats obtenus en compétition, dont deux records d'endurance, la type W restait une moto fragile et peu performante.

Ce qui justifia le peu de succès remporté par le modèle auprès des acheteurs américains.



## Caractéristiques principales

### Moteur :

Les composants du moteur ont été conçus pour faciliter l'accès et la maintenance.

Les cylindres étaient borgnes mais les guides de soupape et les soupapes pouvaient être enlevés sans déposer le moteur.

Les collecteurs d'admission et d'échappement étaient coulés en une seule pièce de sorte que les gaz d'échappement réchauffaient le mélange de carburant.

Autre ressemblance avec Douglas, le moteur avait un grand volant externe sur le côté gauche. Pour la première fois chez Harley-Davidson, le bloc moteur incluait la transmission primaire par pignons hélicoïdaux, la boîte à 3 rapports, et un embrayage à bain d'huile.

A l'instar de nombreuses motos européennes, le cadre était interrompu à hauteur du moteur.

### Suspension

La suspension avant, différente de celle des autres modèles de la marque, était à roue tirée et ressort central commandé par biellettes. L'arrière restait rigide.

**VESPA 160 GS** de 1963 à restaurer. Nouv.piston/cylindre fournis. Avec papiers.

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

**VESPA P 200 E** de 1983 + accessoires. Très bel état. Fait son mélange + all. électronique. Avec papiers.

**GUZZI stornello 125** de 1966. mécanique refaite. Culasse ss.plomb, échap.inox/chrome, câblesinox-téflon. reste peinture. 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 californica 3.** injection de 1990. 35.000kms.Carrenage style gold-wing + bagagerie complète. Avec papiers.

**GUZZI californica 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 (4)

Motos des années +/-50 :

**Gillet 125/150; Gillet 200; Ardie 200; Zundap 200; Velocette 200LE;**

**Dresch 1927** toutes en état impeccable esthétiquement et mécaniquement testées sut L-N-L. Prendre contact avec Pitou Laumont 0486954906 faire offre (4)

**Hercules K100** 1958 98cc 2 vitesse 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 (3)

**Honda 1975 Type CB 500T** Kilométrage 31.613 Km.

Prix à discuter avec Madame Bodson

Téléphone 043798103 (2)

**FN13** Fourche tirée élastique 450 cc culbutée grande culasse, moteur entièrement rénové, nouveau vilebrequin, piston, cylindre. Nouvel embrayage, nouveau guide de soupapes, génératrice Miller entièrement rénovée, nouveaux pneus. Faire offre correcte.

C. COLLARD-BOVY 0475 285 608—collardbovy@hotmail.com

## **!!!!ATTENTION !!!!**

**Pour toutes vos annonces : vendre, rechercher, manifestation, bourse, expo, toutes dates calendrier, envoyez uniquement à Philippe Leroy [pady1er@gmail.com](mailto:pady1er@gmail.com)**



**vendre**

**PANNONIA 250** fourche et roue avant.

Roland Mignolet : 04 278 32 50. [atmospherecuir@yahoo.fr](mailto:atmospherecuir@yahoo.fr). (3)

**KTM 500GS** 1982 ROTAX 4 T. moto tournante, et roulante, complète :

Prix: 1000,00€

ACCEPTTE OFFRES.

JC BRISKO, GSM :0495/258783. [olafbris@skynet.be](mailto:olafbris@skynet.be).(2)

Moteur **FN M86** 500cc, différentes pièces moteur plus réservoir à vendre ou à échanger contre pièces Saroléa.

Valeur 5000,00 euro Huygens Robert 0475/61.14.92 [huygens2@telenet.be](mailto:huygens2@telenet.be)

(2)

**BSA.Raod-Rocket** 650cc,de 1954,avec un moteur de 650ccRGS Rock-et Gold-Star,avec 46 ch.la moto est restauré me faire une offre raisonnable Patrick. Photos sur le site.

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

**BMW R100 RT** de 1979 avec side-care Vélorex de 1994

jac Vincent 0473967081 (3)

**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 (2)

### **Système électrique et allumage**

Le modèle W utilisait initialement un système d'allumage alimenté par magnéto, mais, dès 1921, l'acheteur avait le choix entre le modèle WF à magnéto et le modèle WJ qui recevait un système d'allumage par batterie-bobine avec la traditionnelle dynamo Harley-Davidson à 3 balais et distributeur. (Une sale m... NDLR).

L'éclairage électrique est devenu disponible dès le modèle W en 1920.

### **Accessoires et garnitures**

Le modèle W avait un porte-bagages standard sur le garde-boue arrière.

La peinture était le traditionnel vert olive Harley-Davidson et le logo de réservoir en forme de blason, était spécifique au modèle.

A partir de 1921, le ton vert foncé fut disponible en plus du vert olive et les logos de réservoir furent changés au profit de l'inscription semblable à celle des V twins de la marque.

Le volant-moteur pouvait au choix rester à l'air libre ou être recouvert d'un carter de tôle. De même, la transmission secondaire pouvait ou non être incluse dans un carter étanche en tôle également.

### **Quelques (rares) succès**

En juillet 1919, le modèle W est devenu le premier véhicule à moteur toutes catégories confondues à gravir le mont San Antonio en Californie.

Parcours sans panne de 1200 kilomètres à travers la Vallée de la Mort.

Records en courses d'endurance de la Colombie-Britannique à Tijuana et de New York à Chicago.

### **Fin du modèle**

Le modèle W ne s'est jamais très bien vendu aux Etats-Unis et n'a pas rencontré le succès escompté auprès des motards sportifs.

En 1920, un an après l'introduction du Modèle W, Indian a sorti son modèle Scout, qui était de taille similaire, plus rapide et beaucoup plus populaire.

Le modèle W coûtait plus cher qu'une Ford T et environ les neuf dixièmes du modèle V-Twin d'un litre de Harley-Davidson. Cette situation ne la rendait attrayante ni comme transport de base ni comme véhicule sportif.

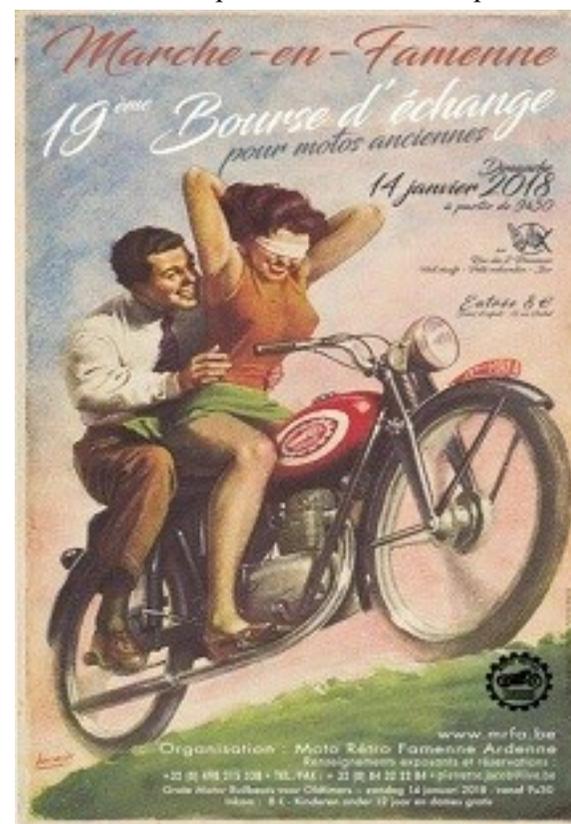
Bien que le modèle W se soit bien vendu en Europe, où les consommateurs préféraient les motos de moins forte cylindrée, Harley-Davidson l'a abandonné en 1923 en faveur d'un modèle monocylindrique.

<b>Fabriquant</b>	Harley-Davidson
<b>Modèle</b>	W 'Sport Twin'
<b>Production</b>	1919-1923
<b>Fabrication</b>	Milwaukee, WI États-Unis
<b>Moteur</b>	Bicylindre à plat à soupapes latérales de 35,64 pouces cube (584,0 cm3)
<b>Cotes</b>	2,79'' × 3,00'' (69,9 mm × 76,2 mm)
<b>Taux de compression</b>	3,75/ 1
<b>Puissance</b>	6 ch (4,5 kW)
<b>Allumage</b>	batterie et bobine (WJ) ou magnéto Bosch ZE2 (W, WF)
<b>Boîte</b>	Manuelle à 3 vitesses
<b>Cadre</b>	En tubes d'acier interrompu au moteur.
<b>Suspensions</b>	<b>avant:</b> bras oscillant avec ressort hélicoïdal simple <b>arrière :</b> rigide
<b>Freins</b>	<b>avant:</b> aucun <b>arrière:</b> Tambour à double bande extérieure et intérieure.
<b>Pneus</b>	26 × 3 (660 mm × 76 mm)
<b>Empattement</b>	57'' (1 448 mm)
<b>Poids</b>	265 lb (120 kg)
<b>Capacité de carburant</b>	2,75 gallons US (10,4 L)
<b>Capacité d'huile</b>	2 US qt (1,9 L)
<b>Carburateur</b>	Schebler DLX

### Numéros :

Comme ce fut toujours le cas chez Harley-Davidson, les deux premiers chiffres du numéro de moteur indiquent la date de construction. La ou les 2 lettres qui suivent, indiquent le type. (Ici W, WF ou WJ). Pour exemple, celle de votre serviteur porte le numéro 22WJ1786 ce qui indique qu'il s'agit d'un modèle à allumage par batterie (que j'ai changé au profit d'une bonne magnéto) et datant de 1922.

Voici une fois de plus une belle affiche pour annoncer l'évènement



## Le dimanche 21 janvier Hibernamur

9 h00: accueil et petit déjeuner offert à l'auberge La Feraugiere , rue du Roi Chevalier, 11, à Marche-les-Dames.

10h00: départ d'une promenade adaptée aux conditions météorologiques et ponctuée d'un arrêt graissage.

12h30: retour et apéritif traditionnel.

13h30: pour ceux qui le désirent, l'éternelle choucroute sera servie moyennant la somme de 22€. Attention, maximum 48 repas peuvent être servis!

Inscription obligatoire chez Gaston Jacquart (0478/311794) ou chez Daniel Ninforge (0473/894807).

*Et ce n'est encore rien. L'autre soir un motocycliste, probablement ivre, est venu se jeter sur des tas de cailloux qui rempliraient la route de Tilff. Ce qu'il en a dit!! Nom di... di qu'is vonsse turtos à diale, avou leus vôyes qui n'valèt nin cinq çanses ! Cette situation devient intolérable et je vais me voir forcé de retirer mon patronage aux chauffeurs belges. Mes collègues se fichent de moi et jusqu'à St-Aubin, qui, entre nous, n'est pas fort considéré ici, me nargue en disant qu'il aime encore mieux être le patron des «sauleyes » que de francs païens comme mes paroissiens. Qui me donnera l'explication de cet état de choses?*

*Veillez nous pardonner, Grand Saint Christophe, mais les routes belges sont si mauvaises, que l'on jure malgré soi. En faisant le total des jurons que vous entendez, vous connaîtrez le nombre exact des caniveaux, des trous et des mauvais pavés, qu'il y a sur nos routes. Il doit bien y en avoir, me dit St-Christophe, songeur. Mais... j'ai une idée et je pense pouvoir arranger les choses. J'irai trouver mon ami le cardinal Maircier qui est bien en cour. S'il demande au gouvernement de vous donner de bonnes routes, me promettes-vous que l'on ne jurera plus??*

*Je m'engageai au nom des chauffeurs et sur ces entrefaites, je pris congé de St-Christophe. Je suis donc en mesure d'annoncer de source certaine que l'on va réfectionner toutes les routes belges... seulement, il ne faudra plus jurer.*

*BATON BLANC.*

J'en conclus donc que le marché passé avec le Grand Saint Christophe n'a pas été respecté.

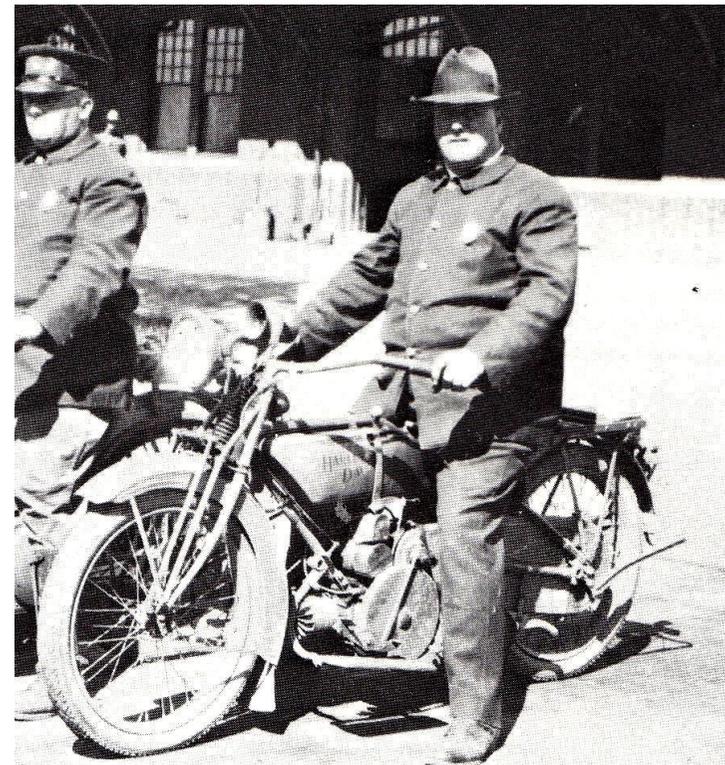
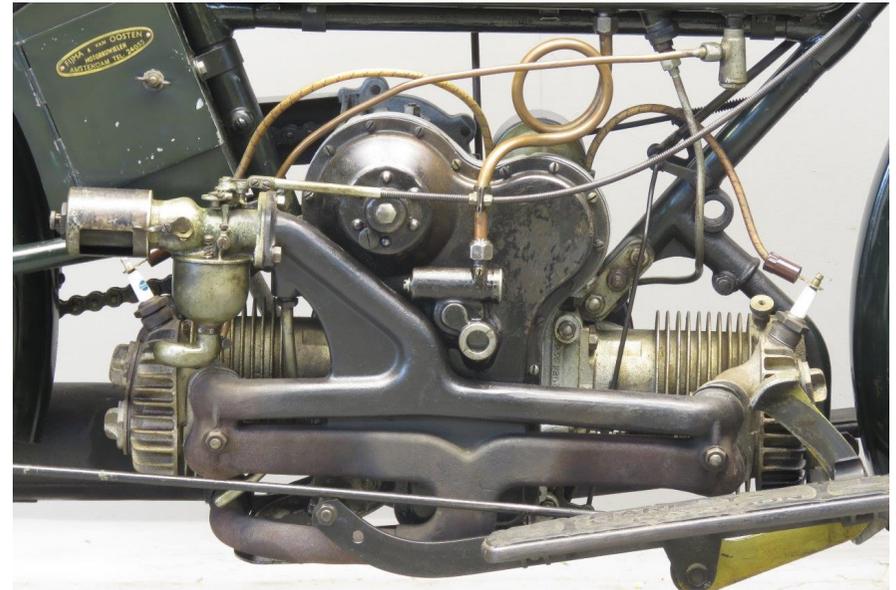
Alors mille milliards de mille millions de mille sabords quand allez-vous cesser de jurer, bande de sapajous, ectoplasmes, doryphores, énergumènes et autres hurluberlus ?

## nvitations

### **Le dimanche 14 janvier 19<sup>ème</sup> bourse de Marche en Famenne au Wex**

Comme chaque année depuis un certain temps, la bourse d'échange pour pièces et motos anciennes se tiendra au Wex de Marche en Famenne.

Un rendez-vous toujours apprécié dont je ne suis pas le seul, c'est aussi l'occasion des retrouvailles après un long hivernage, entre amateurs de vieux clous, le plaisir retrouvé de se foutre du cambouis sur les mains pour trouver la pièce rare qu'il nous manque pour terminer une restauration entamée de longue date et boire un coup à la santé de chacun ainsi que de souhaiter une bonne et heureuse année nouvelle.



## Dans son « jus »

*Jean-Pierre Beaufays*

La mode actuelle est de conserver autant que possible les véhicules de collection dans leur état d'origine.

Après plusieurs décennies de restauration frénétique, on apprécie de plus en plus les machines conservées 'dans leur jus' suivant l'expression consacrée.

Certes, un tel véhicule est moins rutilant qu'un autre sortant de restauration et porte les stigmates d'une longue existence partagée entre un usage quotidien et souvent de nombreuses années de stockage dans des conditions pas toujours idéales pour en garantir la parfaite conservation.

Mais pour les nostalgiques que nous sommes, il est combien appréciable de tenter d'imaginer l'existence passée de ces engins au travers de petits détails tels des décalcomanies de clubs, de rallyes ou de voyages, d'accessoires ajoutés par leurs précédents propriétaires, de plaquettes publicitaires de vendeurs, de médailles de St Christophe gravées au nom de leur heureux pilote que le bon saint patron des voyageurs est censé protéger, d'accrochages parfois réparés tant bien que mal, de vignettes fiscales, et toutes autres sortes de témoins de leur existence passée.

Le tout cohabitant avec la délicieuse patine d'une peinture cellulosique dont le rendu ne peut être réalisé avec les produits actuels.

Pendant longtemps, malheureusement, l'habitude fut de gommer tous ces témoins par de rutilantes et impersonnelles restaurations, voire sur-restaurations, truffées de polissages intempestifs, de peintures synthétiques, de nickelages ou même de chromages étincelants ou d'ignoble visserie d'acier inoxydable.

Quand ce n'était pas des pièces entières qui, pour une raison de facilité et afin d'éviter des frais de nickelage étaient entièrement refaites dans ce matériau anachronique.

Bien loin de son aspect original, la moto semblait alors déguisée pour participer à un concours d'élégance'.

Et dans ce cas, il devenait impossible de distinguer une moto ayant traversé les années complète et dans un bon état d'origine d'une autre identique mais sans histoire, reconstituée au moyen de pièces récupérées de gauche à droite et provenant de nombreuses machines différentes.

Comble de l'excès, certains se complaisent même à recréer, en usant d'artifices parfois très adroits, des machines faussement 'dans leur jus' et même à leur inventer une histoire.

Un bel exemple est une automobile de marque belge, récupérée dans les années 60 sous forme de faucheuse dans un pré où elle croupissait et qui, par suite d'une reconstruction basée sur des photos d'époque mais ne la concernant pas, se retrouve pour la postérité réputée avoir appartenu à un de nos souverains.

**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 818 570

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 prévue pour les membres du  
VMCB

**Ets ANDRE**

**Rue Ferrer, 37** **Tél: 04/337.02.19**  
**4100 Seraing** **Fax: 04/337.56.46**

## Pourquoi les routes belges sont-elles si dégradées ?

*Michel Kersten*

Je vous propose une explication déduite de la lecture d'un article paru dans l'édition du samedi 13 septembre 1913 du CRI DE LIEGE sous la plume de Bâton Blanc.

### *A TOUT GAZ*

*Une interview sensationnelle*

*Ces jours derniers, le patron me fit appeler et me dit : La saison sportive touche à sa fin et la copie se fait rare. Allez interviewer un type connu et rapportez-moi quelque chose d'inédit pour le journal.*

*Mon-choix tomba sur St-Christophe et je me mis en route. Inutile de vous dire où je trouvais le Grand Saint; sachez seulement qu'avec une bonne moto 'Marque X., pneus V, on arrive partout. St-Christophe me reçut cordialement.*

*«Ah! C'est vous le reporter du Cri de Liège, je connais votre journal et je ne laisse jamais passer un samedi sans l'acheter. Cependant vous pourriez dire à votre directeur qu'il pourrait faire le service gratuit à quelqu'un de connu comme moi. A part cela, quel bon vent vous amène? »*

*Voilà à peu près deux ans, Grand saint Christophe que vous avez accepté d'être le patron des chauffeurs et les lecteurs du Cri de Liège seraient heureux de connaître vos impressions sur vos nouvelles fonctions.*

*A votre disposition mon ami. Je puis vous dire que je suis fort content de mes disciples. Les automobilistes et les motocyclistes sont des gens charmants. Tenez, en France, ils m'ont même élevé des, statues et ils y organisent chaque année de grands pèlerinages en mon honneur. Je suis enchanté de mes ouailles... cependant... il y a une ombre dans le paysage et précisément c'est en Belgique! Je ne sais ce qu'il y a dans votre pays, mais je puis vous certifier que les chauffeurs belges sont les plus grands païens de la terre. Qui m'a donc fichu des mécréants pareils??? De Flandre en Wallonie on n'entend que jurer sur toutes les routes. Du matin jusqu'au soir et du soir jusqu'au matin ce sont des «Nom de ci», des « Nom de la» et d'autres que je n'oserais jamais répéter. L'autre jour j'étais en balade du côté d'Andenne. Si je n'y ai pas entendu jurer les chauffeurs plus de mille fois, vous pouvez prendre ma place en Paradis.*

Et combien d'anciens cyclos ne sont-ils pas présentés comme ayant appartenu au regretté Johnny Halliday ?

C'est souvent ainsi qu'on écrit l'histoire.....

Mais comment faire lorsque nous nous trouvons en possession d'une moto restée dans un état correct dans lequel nous avons l'intention de la laisser ?

La question est de savoir comment la remettre en route pour la rendre à nouveau fonctionnelle sans trop la dénaturer et la maintenir dans cet état sans qu'elle ne continue à se dégrader.

Ce qui suit est loin d'être exhaustif et n'engage que moi.

Il est certain qu'il en sera pas mal parmi vous à être d'un avis différent et vous aurez tous raison à votre manière.

Remarquons malgré tout que, si je roule généralement avec des motos 'crado', je suis rarement en panne.

Sauf quand j'oublie d'ouvrir le robinet d'essence.....

Pour une raison de sécurité, tant en ce qui concerne les risques d'accident que de panne, et malgré toute l'importance qu'on puisse accorder au maintien de l'état d'origine, il y a certaines pièces qu'il convient de remplacer systématiquement.

C'est le cas pour les pneus, les chambres, les fonds de jante, les câbles et les gaines.

Encore que, dans ce dernier cas, on peut récupérer les gaines d'origine si elles ne sont pas trop abîmées et à condition de les graisser correctement.

Vérifier l'état des rayons et en remplacer si besoin est.

Vérifier et peut-être remplacer les pignons de chaîne et de toute façon les chaînes.

Démonter, graisser et remplacer si nécessaire les roulements et bien entendu les billes de roues et de tête à billes.

Nettoyer, graisser, et parfois re-baguer ou réparer les différentes commandes, manettes et leviers.

Faire regarnir les patins de frein et les disques d'embrayage.

Nettoyer les réservoirs à huile et à essence, en vérifier l'étanchéité et au besoin les réparer.

Quand ce sera possible, je préférerai toujours une réparation au métal (tobin, argent ou étain) à ces plaquantes résines 'miracles' qui finiront tôt ou tard par se décoller, boucher robinets et tuyauteries, et laisser de nouveau suinter le carburant.

En un mot, remettre à neuf tout ce qui ne se 'voit pas'.

Pour la mécanique, au risque d'en faire hurler plus d'un, mon principe est : 'Tant que ça fonctionne, ne pas y toucher'.

Un montage d'usine sera toujours préférable à un remontage même par un bon mécanicien.

Sauf peut-être pour les composants de l'allumage.

Une vieille magnéto qui donne encore de l'étincelle risque de 'couler' rapidement et laisser son propriétaire en larmes sur le bord de la route.

Des fils électriques séchés et partiellement dénudés sont aussi à remplacer. Pour les super-puristes, on en trouve respectant l'aspect des isolants de coton d'époque.

Si les interrupteurs sont irrécupérables, on en trouve également en bourse. Evidemment, si la mécanique est 'nase', il faudra tout refaire à l'intérieur mais, de préférence, en évitant de trop nettoyer la partie visible et en proscrivant tout sablage, polissage ou chromage intempestif.

La paille de fer est parfaite pour nettoyer des carters d'aluminium tout en conservant leur patine.

Récupérer si possible l'ancienne boulonnerie ou en remettre de la noire si on a la chance d'en trouver.

Surtout éviter les horribles boulons cadmiés des magasins de bricolage.

Pour ce qui est des peintures et nickelages, c'est le plus compliqué car il s'agit de maintenir leur aspect tout en stoppant l'action de la rouille.

J'ai reçu plusieurs avis à ce sujet et les forums sur le net proposent quelques solutions plus ou moins efficaces.

Le plus simple est la pulvérisation au moyen d'un mélange huile-essence mais ce dernier protège assez mal en cas de pluie, est très salissant pour les vêtements et les mains et deviendrait corrosif en vieillissant.

L'huile de lin donne paraît-il de bons résultats et présente l'avantage d'altérer peu l'aspect de la peinture et de bien empêcher la propagation de la rouille.

Cependant, elle s'encrasse rapidement et doit fréquemment être ré-enduite après nettoyage approfondi de la moto.

Courageux comme je suis, je préfère adopter la solution de l'inhibiteur neutraliseur de rouille comme Rustol, GC, ou Tanik par exemple qui, une fois (très facilement) étendu ne réclame aucun entretien.

Il suffit, avant de l'étendre, de bien nettoyer les pièces, de les passer à la paille de fer pour enlever la rouille débordante sans trop attaquer la peinture, et de les dégraisser.

Pour l'avoir expérimenté sur des pièces métalliques exposées aux intempéries comme par exemple des piquets de clôture, je peux affirmer que la rouille se trouve stoppée pour de nombreuses années.

L'inconvénient est que ça donne un aspect vernis assez brillant qui toutefois s'atténue avec le temps.

Il serait me semble-t-il intéressant que chacun donne son avis au sujet de ce qui précède.

Nous attendons vos suggestions que nous supposons très nombreuses comme d'habitude et vous en remercions.

Nous nous réjouissons d'admirer les belles restaurations que vous aurez menées cet hiver.

A bientôt.



**Dritelx**  
BRODERIE  
SÉRIGRAPHIE  
*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 dégravage de sérigraphies épurées avant rejet !

*www.oritex.be info@oritex.be*  
*Tél. : 087 22 39 45 Fax : 087 23 01 73*  
*rue de l'Avenir, 10 4890 THIMISTER*



**SOLEXISTE SERVICES**  
0492 76 23 53  
docsolex@solexiste.be

**TOUT pour le veLOSoleX**  
**Achat-Vente-Entretiens-  
Réparation-Restauration**  
**Pièces neuves et d'origine**  
**WWW.SOLEXISTE.BE**  
0492/ 76 23 53  
Chavée des Loups 6 B  
4280 THISNES



Atmosphère  
cuir

**Roland Mignolet**

**Selles**  
**Garnissage de side-car**  
**Garnissage Automobile**

643 Chaussée de Tongres  
4452 Wihogne  
atmospherecuir@yahoo.fr

Tél. 04 278 32 50 Fax 04 278 71 61