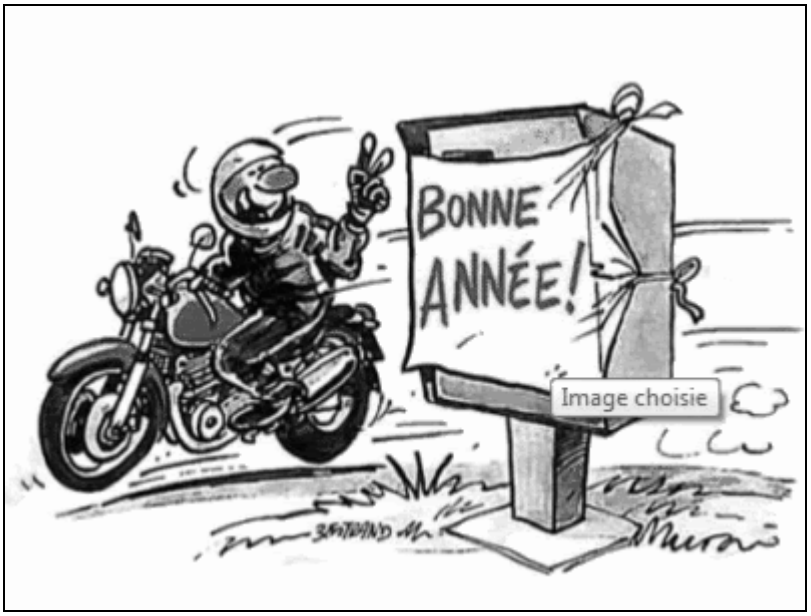
VETERAN MOTO CLUB BELGE

bpost
PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



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

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 3770 Val-Meer	 0470 85 61 45 info@vmcb.org
Vice-Président	Philippet Eddy Rue de l'Arbre Croix 272 4460 Horion-Hozemont	04 250 51 24 (soir) 0475 80 09 08 eddy.philippet@philippet.be
Secrétaire:	Vandermersch Ann Rue du Stade 30 4000 Rocourt	04 224 28 79 0496 14 84 69 annvandermersch@hotmail.com
Trésorier	Deneve Michel Rue Bruyères Caton 33 1390 Grez-Doiceau	010 84 06 77 0497 52 71 01 mich.deneve@skynet.be
Administrateurs:		
	Beaufays Jean-Pierre Chemin des Crêtes 116 4130 Esneux	04 388 10 37 0477 20 51 00 jpbeaufays@skynet.be
	Dalem Jean-Christophe Rue Grihanster 24 4870 Nessonvaux	087 26 92 04 bsadalem@gmail.com
	Grenier Eddy Rue Large Ruelle 20 4470 Saint-Georges	 0495 75 72 20 motofn91@gmail.com
	Lange Philippe Rue de Lens St Servais 5 4254 Ligney	 0496/23.14.41 phil.lange@skynet.be
	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

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

Editorial

Chers Amis,

Comme à l'accoutumée, souhaitons la bienvenue aux nouveaux arrivés, à savoir, Messieurs Louis Payot de Rochefort, André Boland de Loverval, Daniel Mackels de Leuze, Jacques Cleppert de Ohain, Benjamin Willems de Warêt la Chaussée, Baudouin, Demblon de Wellin, Olivier De Preit Del Loye de Schaerbeek, Guy Blondeau de Masnuy-St-Jean, Stéphane Marsin de Gembloux, Pierre Salmon de Gembloux, Jean, Marc De Pelseneer de Wanze, David Zorman de Lasne, Eddy Goffinet de Bellevaux – Malmedy.

Tous les 3ème vendredis du mois, le club se réunit au musée des transports de Liège. Force est de constater que sa fréquentation y est malheureusement en forte diminution. Pourtant, outre les activités d'assemblage de notre revue, c'est également l'occasion de se faire des connaissances dans le milieu de la moto ancienne. Pour l'heure, la question de son opportunité ne se pose pas, faisons en sorte qu'il en reste ainsi. N'hésitez donc pas à y venir nombreux et peut-être y rencontrerez-vous celui qui pourra vous aiguiller/conseiller dans votre projet de restauration ou simple maintenance.

La période de régularisation pour l'immatriculation des cyclomoteurs est prolongée d'un an dès le nouvel arrêté royal publié. Vous trouverez en page 4-5 un résumé des différents cas de figure qui sera également visible dans l'espace FAQ du site. Si malgré tout, des questions persistent, écrivez à assurances@vmcb.org (ou en soirée 0470/856 146)

La saison à peine terminée, que la première annonce de balade 2017 pointe son nez pour les moins frileux.

Le conseil d'administration vous souhaite à tous de bien terminer l'année.

Prochaine réunion au musée le 20 janvier dès 19h30. Bienvenue à tous.

Lenaerts Eric,
Président

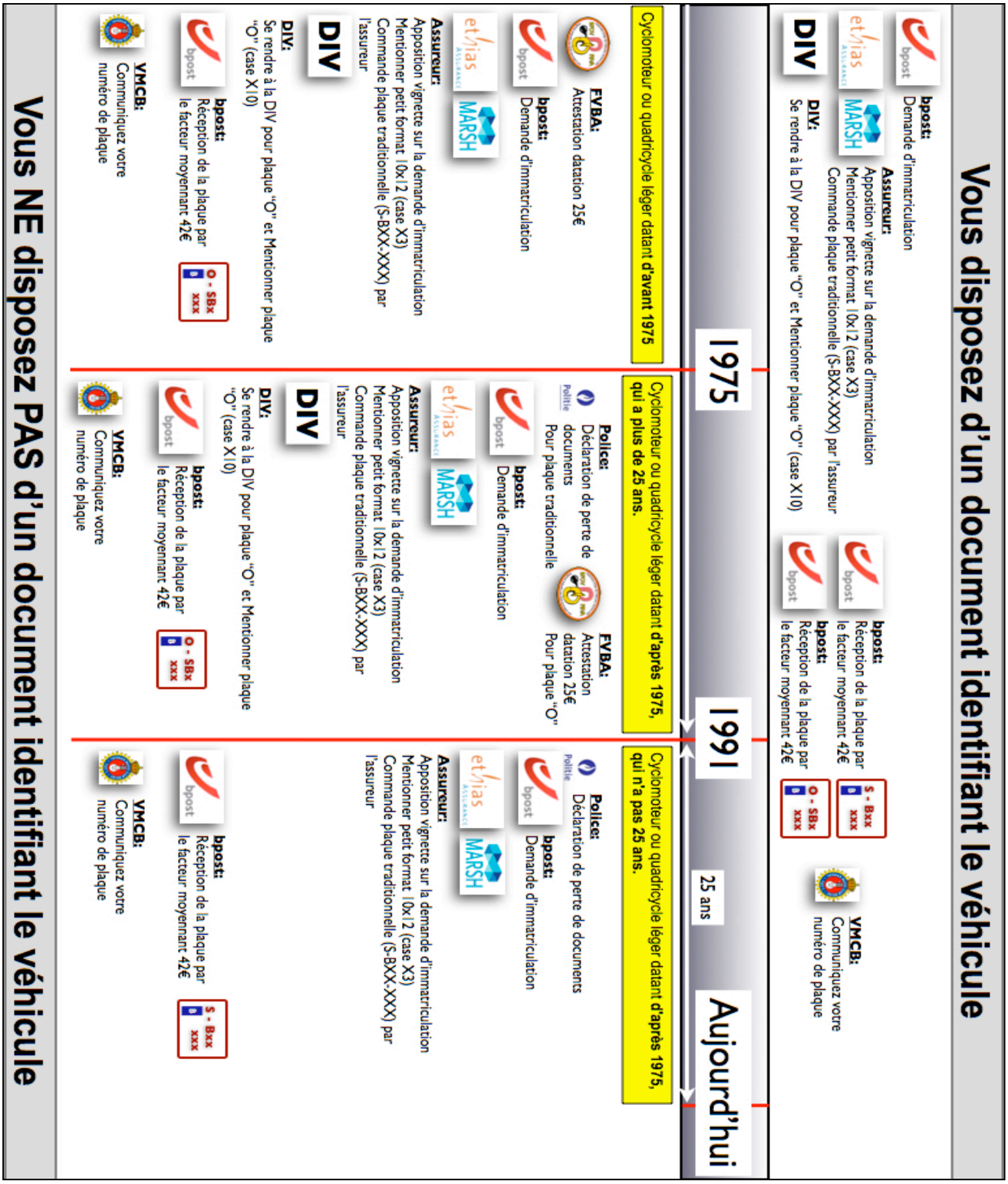
Dans nos familles

Nous venons d'apprendre le décès de Madame Catherine Seef, épouse de Monsieur Herman Maurice, à l'âge de 92 ans.
Maurice est membre du VMCB depuis de nombreuses années et est co-organisateur avec Pierrot de la promenade de Cerexhe.

A sa famille et ses proches, nous présentons nos sincères condoléances.

Période de régularisation cyclomoteur prolongée jusqu'au 11/12/2017

Ci-dessous les cas de figure possibles pour les Cyclomoteurs (non importés) et déjà assurés. Sans quoi, commencez par renseigner les caractéristiques de votre véhicule via le questionnaire en ligne (vmcb.org/devenir membre)



Sources: http://mobilit.belgium.be/fr/circulationroutiere/immatriculation_des_vehicules/plaques_dimmatriculation/cyclomoteurs

http://www.bfov-fbva.be/fr/cyclomoteurs-attestation-fbva/

L'article du mois

Jean-Pierre Beaufays

Les 'Japs' n'ont rien inventé.

En feuilletant un ancien illustré consacré aux véhicules et datant d'octobre 1935, j'ai remarqué deux photos d'une moto que je ne connaissais pas et dont la mécanique préfigurait les japonaises produites dès la fin des années 60.
Moteur 4 cylindres disposés transversalement et à refroidissement liquide.
La légende présentait cette moto comme étant une machine de records de la marque Rondine.
Comme, d'après la légende, elle avait recueilli les faveurs de Bénito Mussolini, force était de supposer qu'elle devait être d'origine italienne.

Mes recherches m'ont appris l'histoire de cette moto :

En 1923, deux ingénieurs italiens, Carlo Gianini et Pier Remor, étudièrent dans un petit atelier du centre de Rome , un moteur sophistiqué à 4 cylindres transversaux. Par manque de fonds, il ne leur fut pas possible de mener leur projet à bien.

Ils soumirent leur idée au comte Giovanni Bonmartini , riche original de Padoue, pilote amateur de voitures de course, et fondateur de la CNA (Compagnie Nationale Aéronautique).

Bonmartini accepta de financer le projet et, en 1926 , et sous la marque GBR (initiales des noms de famille Gianini Bonmartini Remor) sortit une première version d'un moteur de 500 cc refroidi par air, développant la puissance, remarquable pour son temps, de 28 ch à 6000 t/m.

En 1927, GBR devint l' OPRA (acronyme pour les ateliers de précision Roman Automotive). Ils conçurent un nouveau moteur équipé d' un refroidissement liquide et la puissance fut élevée à 32 ch à 6.500 tours par minute. Ce moteur fut proposé à plusieurs constructeurs.

Cependant, il n'obtint pas le succès espéré et, suite à un différend avec Bonmartini, Remor décida de quitter la société.

En 1928, fut présentée à Milan l'OPRA 500 GP , mais l'activité d' OPRA s'arrêta peu après.

La société fut mise en liquidation à la fin de 1929 et absorbée par le constructeur d'avions CNA.

En 1935 sortit l'AIIC Rondine, conçue spécialement pour disputer le Grand Prix Motos de Tripoli

Deux machines de ce type, pilotées par Rossetti et Taruffi, remportèrent les première et deuxième place..

La même année, un nouveau modèle, piloté par Fumagalli, battit, avec 172 km/h, sur le circuit de Monza, le record de vitesse pour sa cylindrée.

C'est cette machine qu'on voit sur la photo admirée par le "Duce".

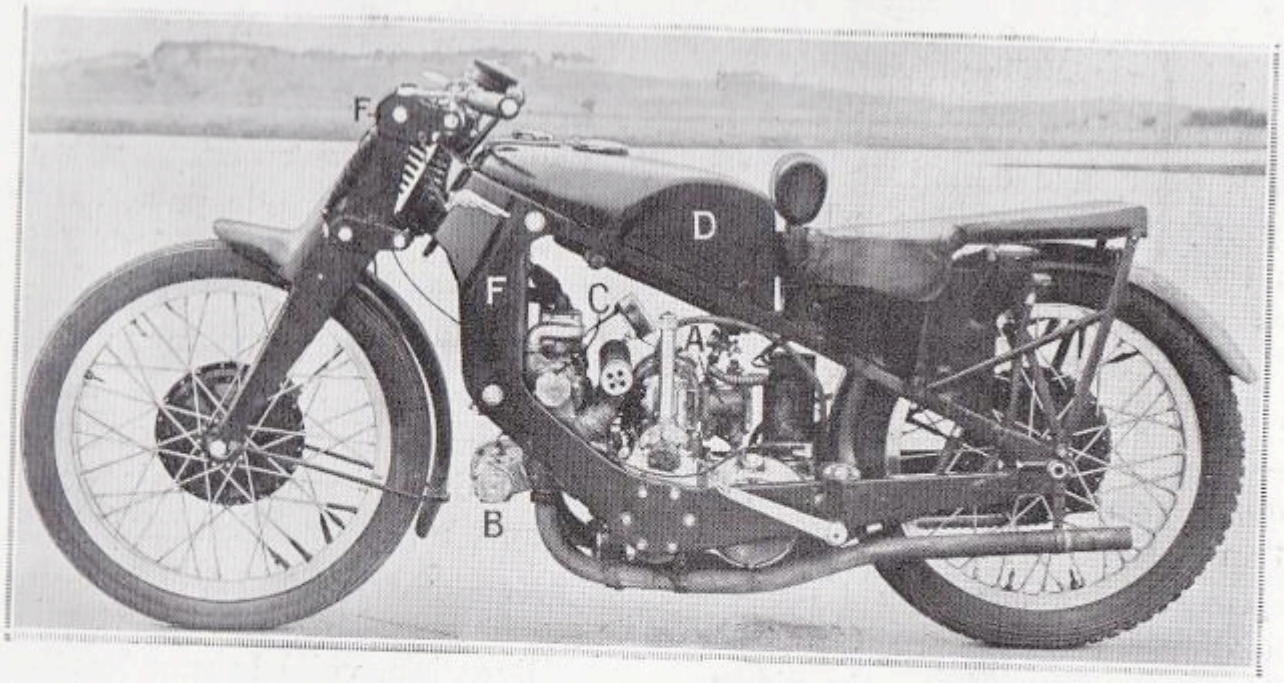


Fig. 2. — La Rondine, qui détient le record de rendement à la cylindrée. Le moteur, transversal, est un 4 cylindres à refroidissement par eau. La boîte est à 4 vitesses. — A, le carburateur et le compresseur. — B et C, carters des soupapes en tête. — D, réservoir. — F, cadre tôlé. — F', amortisseur.

Fig. 3. — M. Mussolini, motocycliste fervent, examine la 4-cylindres Rondine qui, pilotée par Fumagalli, a dépassé sur la piste de Monza la vitesse de 172 kilomètres à l'heure. — *Phot. « Motor Italia ».*

D’une cylindrée de 492 cc (52 X 58), elle était équipée d’un refroidissement liquide, de 4 carburateurs Weber, d’un compresseur Roots, d’une distribution par double arbre à cames commandés par pignons, d’un vilebrequin et de paliers à aiguilles, de cylindres nitrurés, d’un sélecteur à 4 vitesses et d’un châssis en acier embouti.

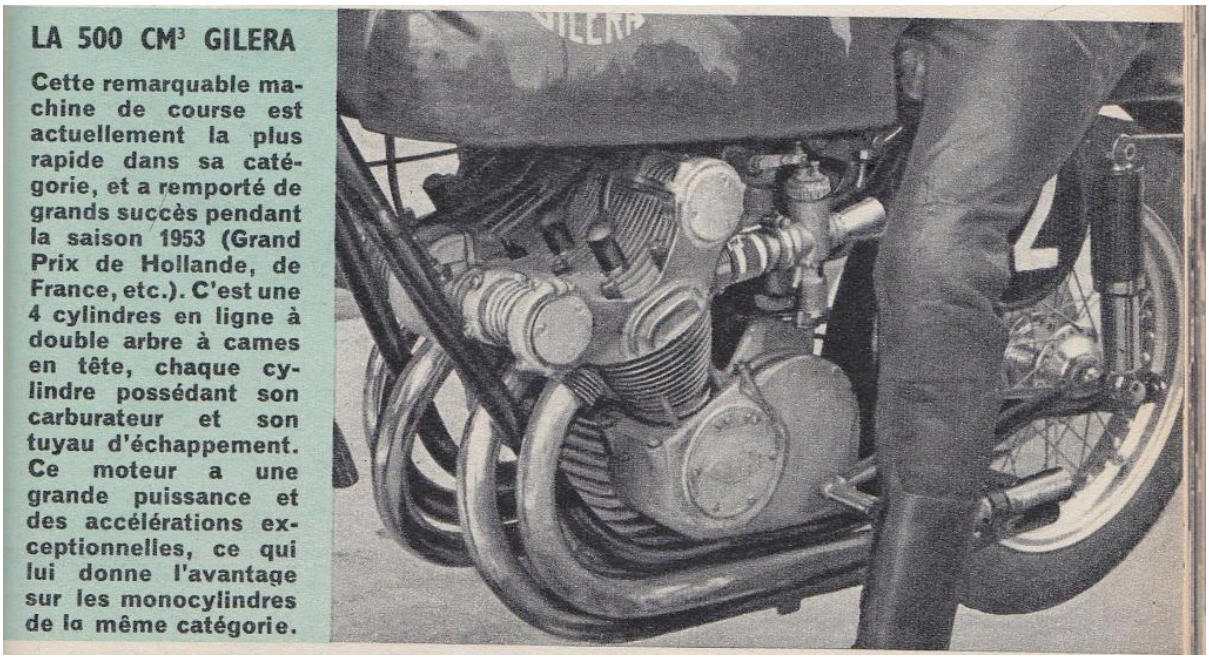
Elle développait la puissance, impressionnante pour l’époque, de 87 chevaux à 9000 tours par minute.

Le 19 Novembre de la même année, Taruffi éleva le record en couvrant la distance de mille mètres en 14 secondes et 72 centièmes à une moyenne de 244,316 kmh.

Mais ce fut le chant du cygne. Le CNA est ensuite nationalisé et le projet Rondine fut repris par Gilera en 1937.

La CNA Rondine 500, devenue Gilera 500 Rondine a remporté un grand nombre de compétitions internationales dans les années précédant la Seconde Guerre mondiale, et releva une fois de plus le record du monde de vitesse avec 274.181 km / h, établi de nouveau par Taruffi en 1937 sur l'autoroute Milan-Bergame

Après la guerre, sous l’appellation de Gilera GP 4C, la descendante de ces motos remporta 6 titres de championne du monde, 5 titres de championne du monde des constructeurs dans la catégorie 500 cc et un titre de champion du monde des constructeurs dans la catégorie 350 cc.



Dès 1947, la Fédération Internationale Motocycliste avait interdit l'utilisation de moteurs suralimentés pour la course internationale.

Le quatre cylindres Gilera dut donc être adapté à cette règlementation.

Pietro Remor, revenu chez Gilera après un passage chez MV Agusta, conçut un moteur à quatre cylindres refroidi par air avec double arbre à cames en tête, incliné de 30 degrés vers l' avant.

Les premières motos de course équipées de ce moteur avaient une fourche trapézoïdale et des amortisseurs à friction à l'arrière.

A partir de la saison 1951,elles reçurent une fourche télescopique et deux amortisseurs arrière. L'empattement de la machine avec des pneus de 20 pouces était 1,490 mm.

En 1954 , le moteur fut revu et équipé d'une boîte de vitesses à cinq rapports.

En 1955 les Gilera de compétition reçurent un carénage intégral en aluminium.

En 1956, équipées de pneus de 19 pouces , leur empattement fut abaissé à 1450 mm et elles furent munies des freins à tambour Duoduplex d'un diamètre de 200 mm.

Principales victoires:

Coupe du Monde 1950 classe 500 cc. Nello Pagani.

Championnat du monde 1950 et 1952 Umberto Masetti.

Championnat du monde 1953 à 1955 Geoff Duke

Championnat du monde 1957 Libero Liberati.

TT de l'île de Man 1957 Bob Mc Intire avec une moyenne de plus de 100 miles/heure.

A partir de 1958 débute l'ère MV Agusta qui débaucha les concepteurs de la 4 cylindres Gilera et imposa ce type de moteur en course.

Le dernier podium d'une 500 Gilera fut une deuxième place à Monza en 1964.

Caractéristiques des différents modèles:

	1948-1951	**1954**	**1956-1963**
Capacité	492.69 cm³	499.49 cm³	499.49 cm³
Alésage × course	52 x 58 mm	52 × 58,8 mm	52 × 58,8 mm
Compression	10: 1		13: 1
Puissance	50 cv 9,100 min $^{-1}$	65 cv 10.400 min $^{-1}$	70 cv 10.500 min $^{-1}$
Poids	125 kg		150 kg
Vitesse maximale en km / h	205 km/h	240 km/h	260 km/h

A noter les puissances très modestes de ces machines de grand prix par rapport à celles de simples motos de tourisme actuelles.

Une Bonne Adresse
Si vous avez des problemes avec un allumage Motoplat , vous pouvez consulter la firme espagnole Levistronic
voir www.levistronic.com
Ils ne font pas que ça , ayant eu des souçis , ils ont assuré un service impeccable et je voudrais leur renvoyer l'ascenseur
je n'ai aucun intérêt dans cette société , mais la qualité de leur service mérite d'être encouragé , merci
Roland Servais

OLDTIMER MOTORCYCLE ADVENTURES

UNE AVENTURE HORS DU TEMPS

LIEGE – BRATISLAVA - LIEGE

Du 1er au 9 JUILLET 2017

Une balade de 3.200 km pour motos d'avant 1945
organisée par l'OMCA ASBL en coopération avec les CMB, LOMC et VMCB.

Informations et conditions :
- La moto doit dater d'avant 1945 ou être d'un modèle existant avant cette date.
- Nous roulerons suivant un roadbook, sans aucune forme de compétition.
- La participation couvre les frais d'hôtel et les repas.
- Durant cette semaine, un parking pour voitures et remorques sera à la disposition des participants au départ à Liège.
- Trois camionnettes et une remorque d'assistance sont prévues.
- Le prix de la participation est de 775 euros.

Inscription avant le 28 février 2015 • Maximum 39 participants !

Pour vous inscrire ou pour plus d'informations :

Francophones : Michel Bovy, tel. 0032-(0)494 902 832
michelbovy@yahoo.fr

Nederlandstalig : Guy Marginet, tel. 00.32 (0)476 57 57 95
guy.marginet@telenet.be

Billet d'humeur

Jean-Pierre Beaufays

Que fais-tu pour les fêtes ?

Je déteste les fêtes de fin d'année.
D'abord, parce que la météo est rarement propice à des balades à moto.
Je sais que naguère nous nous complaisions à rouler dans la neige et le froid du temps des mémorables Croisières Blanches dignes de ce nom.
Mais l'âge aidant ou plutôt desservant, je me range de plus en plus à l'avis du copain Dany qui refuse d'enfourcher sa machine par moins de 15°.
Surtout que maintenant, la croisière 'blanche' est postérieure au 'Coup de kick'.
J'avais demandé une culasse 'Shovel' à Saint Nicolas.
Je suppose qu'il n'a pas du recevoir ma lettre car il m'a apporté une paire de pantoufles.
J'ai essayé de les installer sur mon moteur Harley-Davidson mais elles ne semblent pas être de la bonne taille.
J'ai de ce fait écrit au Père Noël pour lui demander la même chose. J'espère que lui, au moins, répondra à mes attentes.
Surtout que je lui ai donné un sérieux coup de pouce en commandant une culasse dénichée sur 'Ebay USA'. Merci Marc pour le tuyau.
C'est ridicule ces fêtes à répétition à la même période de l'année.
Pourquoi, par exemple, ne pas placer la Noël au mois de juillet ?
La répartition des dépenses 'cadeaux' serait mieux étagée.
Et de toute façon, pour les croyants, la date du 25 décembre ne correspond pas à l'anniversaire de la naissance du Christ.
On pourrait organiser la balade de Noël où nous roulerions déguisés en Pères Noël sous le soleil comme peuvent le faire les veinards qui habitent dans l'hémisphère sud.
Ce qui m'énerve le plus, c'est cette question rituelle : 'Que fais-tu pour les fêtes ?'.
Comme si on était obligé de 'faire' quelque chose de spécial parce qu'il a été décidé une fois pour toutes qu'il était de bon ton de s'amuser' à des dates bien déterminées.
Surtout que s'amuser c'est pour beaucoup se bourrer la g. et faire le singe sur la piste dans un local surpeuplé et envahi par une 'musique' tonitruante.
Moi, j'essaie de m'amuser tout le temps, mais d'une façon qui me plaît.
Et même si ça dérange pas mal de monde qui me reprochent souvent mon manque de sérieux.
A ceux-là, je dis qu'on peut être resté gamin à 66 ans et l'ci qu'est rogneu qu'y s' grette.
Une chose que je trouve également ridicule est que pendant les deux premières semaines de janvier au moins, plus personne ne te dit bonjour.
On remplace ça par un stupide 'Meilleurs voeux' ou 'bonne année'.
Même d'ailleurs si ton interlocuteur se tape qu'elle soit bonne pour toi du moment qu'elle le soit pour lui.
Et les mièvreries dont on nous gratifie à la télévision.
Si ça fait heureusement quelques années qu'on nous fait grâce des larmoyants 'Petit lord Fauntleroy' ou 'Arbre de Noël', on nous assomme à présent avec des Reines des Neiges ou autres Rois Lion.
Et il se trouvera bien l'une ou l'autre chaîne pour nous glisser la Grande vadrouille ou le Père Noël est une ordure.

Et même si ce dernier est selon moi un des films comiques les plus réussis du 20ème siècle, on commence à le connaître par cœur.
Le pire vient de mon épouse qui emplit notre demeure de décorations encombrantes.
Elles présentent malgré tout l'avantage de faire le bonheur de mes chats qui les utilisent pour jouer à Tarzan. Au grand dam de ma femme bien entendu.
Voici revenu le temps des bourses. Comme il fait trop 'mauvais' pour rouler, on en profite pour restaurer et bichonner nos belles.
Dimanche passé, à la bourse d'Aarschot, tout le monde pelait de froid.
De ce fait, la salle était bondée et c'était malaisé d'apercevoir quelque chose sur les tables.
Je plains les malheureux exposants contraints de rester dehors par cette température polaire.
Je suppose que c'est ce que les bien pensants appellent le réchauffement climatique.
Joyeuses fêtes quand-même. Vivement que tout ce carnaval soit terminé et qu'on puisse préparer la saison prochaine.
Au vu du calendrier 'provisoire', elle s'annonce déjà riche en balades.

Informations

Essence 95 E10

A partir du 1er janvier 2017, l'essence octane 95 sera remplacée dans les stations-service belges par le nouveau type 95 E10. Ce nouveau carburant contient minimum 10% d'éthanol, comparé à 5% dans le passé, et est donc plus respectueux de l'environnement. Les propriétaires d'une Yamaha construite après 1990 ne doivent pas s'inquiéter de ce changement. Le moteur s'adaptera parfaitement au nouveau carburant. Il ne devrait pas avoir d'influence remarquable sur les performances, la puissance et/ou la consommation du véhicule. Pour les modèles plus anciens, soit ceux construits avant 1990, il est conseillé d'opter pour le sans plomb 98. Ce carburant s'avérait déjà plus bénéfique pour les machines ancêtres avant l'introduction de l'essence 95 E10. Dans la pratique, quasiment tous les propriétaires d'un oldtimer étaient déjà convaincus des avantages de l'essence 98. Nous recommandons avant tout de consulter le manuel de l'utilisateur pour faire le meilleur choix. Vous trouverez d'ailleurs une belle sélection de manuels sur notre site dans la rubrique 'Service' à télécharger ou à consulter gratuitement.

Quelques remarques dans la marge concernant la qualité du carburant :

Si vous possédez un véhicule d'après 1990 et vous faites extrêmement peu de kilomètres, il est conseillé d'utiliser de l'essence 98. La qualité du nouveau carburant étant inférieure à celle de l'ancien type, il se détériore plus vite. Il est probable qu'un résidu d'essence se forme dans un moteur qui reste sans tourner pendant une longue période, et cela pourrait provoquer des blocages au niveau de certaines conduites. De plus, l'évaporation accélérée du mélange plus pauvre en octane est mauvaise pour la combustion. Ces deux éléments augmentent le risque de détonation, pouvant ainsi causer des dégâts au moteur. Le problème ne se pose pas pour les véhicules qui sont mis en route régulièrement, car la consommation d'essence est assez importante pour éviter la formation d'un résidu ou la détérioration du carburant. Nous avons cependant 2 bon conseils à proposer aux utilisateurs occasionnels: 1. Si vous savez que votre

moto restera immobilisée pendant un certain temps, nous conseillons l'essence octane 98 pour les deux derniers pleins à faire. Ainsi, tout le système se remplit d'essence 98 avant l'hivernage. 2. Si en faisant le plein, vous gaspillez un peu de carburant 95 E10 sur les parties peintes de la carrosserie (réservoir, carénages), il vaut mieux les nettoyer sans tarder. Le nouveau carburant étant plus riche en éthanol, il a un impact nocif sur les peintures et vernis.

Via le site de la Febiac, vous pouvez contrôler si votre moto est adaptée à la nouvelle essence 95 E10

Invitations

22 janvier Hibernamur promenade hivernale

Rassemblement à l'auberge "La Feraugiere" à Marche-Les-Dames (rue du Roi Chevalier, 11 - 081/26.06.94), dès 9h pour le petit déjeuner offert à tous.
Départ à 10h et parcours adapté aux conditions météo, avec arrêt graissage et présence d'une voiture-balai.
Retour à l'auberge vers 12h30 et apéritif offert.
Le traditionnel repas facultatif sera servi aux amateurs, pour la somme de 22€, après inscription indispensable car les places sont limitées à 45 couverts.
Renseignements et inscription chez
Gaston Jacquart : 0478/31.17.94
Daniel Ninforge : 0498/57.30.63

Bourses

15 janvier 18ème Bourse de Marche-en-Famenne

Moto Rétro Famenne Ardenne organise pour la 18ème fois, la bourse de Marche pour motos anciennes.
Ou et quand, le dimanche 15 janvier à partir de 9h30 au **WEX** rue des 2 Provinces.
Hall chauffé – petite restauration et bar.
Entrée 8 € gratuit pour les dames.
Renseignements et réservations +32 (0) 498 315 338 pierrette.jacob@live.be

Petites annonces

A Vendre

FN M70 de 1928, 1ère immatriculation : 02/01/1929 350 cc en parfait état de route, très propre, disponible immédiatement, dossiers techniques disponibles 5000 €
Remorque, éclairage en ordre - rampe & roue de secours : 250 €
Michel Lebrun 0485/204 417

BMW,R.60,R.50,R.69/S,R.67/3,R.67/2,R.69,R.68,R.68/S,R.51/3. Une boite et un pont en état, rapports side car 27/7, grand diamètre pour prix en rapport car introuvable faire offre, par mail, prignonpatrick,@yahoo.fr. ou télé:063-57-05-36.après 20h.Merci

JAWA 640 Black Style 11/04/1992, 350cc bicylindre roulante avec papiers et clés, toujours immatriculée.
SAROLEA A4 400cc 1951, en bel état roulante, moteur embrayage boite magnéto dynamo couvercle de fonte neuf, toujours immatriculée a mon nom.
Leroy Philippe 085/21.14.57 ou 0495/777.521 ou pady1er@gmail.com

PUCH 175cc de 1980, complète et tournante couleur noir
SUZUKI 750 GT complète mais sans papiers
Renseignements Joseph De Pirro 04/ 342 20 15 après 17h

En tant qu'administrateur du VMCB, je tiens à féliciter et remercier Monsieur Bosny pour l'initiative suivante afin de donner un coup de pouce à un jeune peu fortuné (Leroy Philippe)
HONDA 750 four kitée 900cc explosée (piston) et complètement en pièces avec outillages pour la réparation, c'est-à-dire un tour (tournant)
Petit prix pour un jeune débutant au petit budget : 600€
Renseignements et contact BOSNY Louis 0476/ 94 56 14

Projet de restauration d'une rare **Rush** de 1932. Une des dernières fabriquées par la firme bruxelloises.
Cadre-fourche complets et déjà très bien repeints.
Moteur Jap 600 cc à soupapes latérales. Boîte Sturmey-Archer. Roues. Reservoir à essence très spécifique.
Réservoir à huile et boîte à outils en aluminium.
3500 €.
Jean-Pierre Beaufays. 0477205100 jpbeaufays@skynet.be

C herche

Recherche pièces pour **Saroléa** 500cc entre-tubes.(type 23)
Sauf roues et boite de vitesses.
Patrick Jonniaux. Tel: 0477 96 28 78. Email: Patrick-30@hotmail.be

Réservoir de **GILLET** Tour du Monde de 1931, 3 vitesses, Joseph De Pirro 04/ 342 20 15 après 17h

Documentation **FN 285T** de 1914
Réservoir essence **Honda SS50** années 1970
Contacter Yvon Père 0474 98 55 23

C alendrier du mois

14-15/01	OldtimerBeurs Motoren-Bromfietsen	0031/73-5233301
15/01	Bourse de Marche MRFA	084/31.52.49
22/01	Sortie traditionnelle HIBERNAMUR	0498/31.17.94
05/02	Bric & Brack moto onderdelen Zonnebeke	0486/68 52 10

Matériaux de construction-
Bois- Bricolage-Peintures-Outillage

NEUBAT S.P.R.L.

Av. de la Station, 66 4130 ESNEUX (gare)

Téléphone 04/380 42 23 **FAX 04/ 380 24 01**

Ouvert de 7 à 18H30 Le samedi de 8 à 15

LIVRAISON À DOMICILE PAR CAMION GRUE

Oritex

TEXTILE ▸ 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 sérigraphie épurées avant rejet !

Tél.: 087 22 39 45 - Fax : 087 23 01 73
info@oritex.be - www.oritex.be
Rue de l'Avenir, 10 - ZI des Plenesses
4890 THIMISTER

SOLEXISTE SERVICES
0492 76 23 53
docsolex@solexiste.be

TOUT pour le VéloSoleX
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
04 278 32 50 fax 04 278 71 61

TOITURE
SANTO

GRAND RUE 52
4870
TROOZ

☎ 04/351 75 01
0495/32 23 63

BArt Leather

Tout en cuir sur mesure
pour votre ancienne moto:

couvre-selle, trousses à outils,
sangles, sacoche, etc. ...

Cuirs et matériaux de qualité supérieure
d'origine belge!

Réparations et **restaurations**
de pièces anciennes possible.

Aussi: **ressorts de selle** sur mesure!

b.ooghe@skynet.be
0474/23.96.57

Qualifié en sellerie et autres métiers du cuir.
Membre du VMCB et
amateur de motos anciennes.

Website bientôt!

TRELLEBORG Montero LATTY Parker optibelt RENOLD Power Transmission

ESAB SKF TIMKEN Gates prevost GIRPI kränzle LOCTITE CRC

Co-Joint

Votre Partenaire Industriel !

Rue Côte d'Or, 279
4000 - Liège
Tel +32 4 252 17 41
Fax +32 4 252 14 02
www.cojoint.com

SOUDURE
OUTILLAGE
ÉTANCHÉITÉ
PNEUMATIQUE
PRODUITS TECHNIQUES
FLEXIBLES HYDRAULIQUES
TRANSMISSION DE PUISSANCE
NETTOYEURS HAUTE PRESSION

Dépannage 24/24

Beta KUKKO Creusen virax MOLYKOTE

Lu – Je : 8h30-12h & 13h-17h Ve : 8h30-12h & 13h-16h30 Sa : 8h30-12h 30

PNEUS COLLARD BOVY

GROSSISTE EN PNEUS ET JANTES

TOUTES MARQUES

MOTO , VOITURE ,UTILITAIRE , AGRICOLE

WWW.PNEUSCOLLARDBOVY.BE

INFO@PNEUSCOLLARDBOVY.BE

TEL : 087/228.884

EN PROMO PNEUS MOTO

Réduction prévue pour les membres du VMCB