



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE

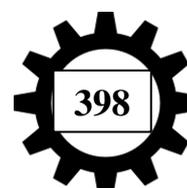


L'histoire d'un constructeur : Maico.



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

Juillet 2020





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 0475/84 14 47
 3770 Val-Meer president@vmcb.org

Vice-Président Philippet Eddy
Trésorier Rue de l'Arbre Croix 272 0475 80 09 08
 4460 Horion-Hozemont eddy.philippet.vmcb@gmail.com

Secrétaire Vandermersch Ann 04 224 28 79
 Chaussée de Tongres 645 0496 14 84 69 (soir uniquement)
 4452 Wihogne info@vmcb.org

Responsables de la revue

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

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

Administrateurs

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

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

Grenier Eddy
Rue Large Ruelle 20 0495 75 72 20
4470 Saint-Georges motofn91@gmail.com

Lange Philippe
Rue de Lens St Servais 5 0496 23 14 41
4254 Ligny phil.lange@skynet.b

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

Chers Amis,

Après un confinement strict, nous vivons actuellement une période transitoire où il est parfois difficile de différencier ce qui est permis de ce qui est interdit. La critique est facile et l'art difficile. Il doit être compliqué pour le législateur de penser à tous les cas de figures auxquels il faut très certainement ajouter une multitude de pressions émanant de tous secteurs. Il est clair que certaines situations semblent incohérentes et n'aident pas à la cohésion derrière nos dirigeants. C'est dans ce climat particulier qu'il nous semblait entrevoir une ouverture pour l'organisation d'une balade en juin. Il nous a fallu malheureusement faire marche arrière et postposer l'activité. Qu'à cela ne tienne, encore un peu de patience et nous pourrons enfin débiter la saison comme il se doit par le traditionnel « Coup de kick de Val Dieu » le 05 juillet. Attention, pour ces organisations, faisant suite aux recommandations de la fédération, l'inscription préalable est nécessaire (voir détails dans ce numéro).

Vous trouverez dans cette revue un calendrier corrigé reprenant les activités toujours d'actualité pour ce 2^{ème} semestre. Afin de limiter au maximum les annonces erronées, seules les manifestations dont l'organisateur a confirmé le maintien sont reprises (les sans réponses et/ou pas encore confirmées n'y figurent donc pas). Voilà de quoi planifier vos sorties.

Nous vivons une période inédite. Les grosses organisations demandent beaucoup de préparatifs qui n'ont pu avoir lieu et ce, des mois avant l'événement. Le Liège Nancy Liège n'échappe pas à cette règle. Aussi, il est impossible qu'un Rallye soit organisé en respectant les règles actuelles (pensez simplement aux attroupements aux contrôles horaires,...). De plus, l'hôtel Ariane est en transformation et ne peut accueillir de larges groupes pour l'instant (et encore moins en chambre single vu la situation sanitaire actuelle). Dès lors, le rallye n'aura malheureusement pas lieu cette année.

Comme je vous le disais, nous vivons une période inédite où il faut faire preuve de créativité et de souplesse pour la pratique de notre hobby. Aussi, à l'instar des balades surprises, mais prévues, du club de Herve, il n'est pas impossible que le VMCB improvise des balades initialement non prévues et ce, à la dernière minute.

Messieurs Gregory Slama de Blegny, Florentin Père de Ollignies, Jean-Michel Poisket de Bilstain, David Dumortier de Tourpes, Paul Nauwelaers de Wezembeek Oppem ont rejoint le club ce mois. Nous leur souhaitons la bienvenue. Avec les départs de septembre pour non renouvellement de la cotisation annuelle et ces arrivées mensuelles, le club compte plus de 800 membres actuellement. Malheureusement les plus actifs sont minoritaires, on peut tout de même se réjouir de l'intérêt porté au club ce qui est un bon présage pour l'avenir.

Prochaine réunion club, vendredi 17 juillet au musée.

*LENAERTS Eric,
Président.*

L'histoire d'un constructeur : Maico.

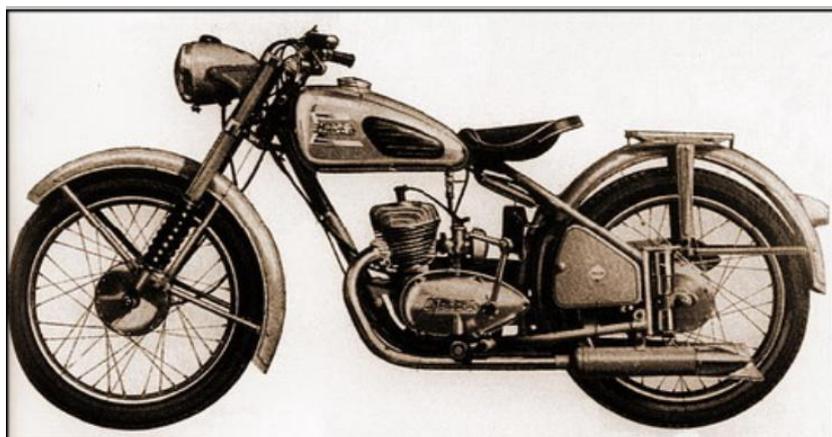
Philippe Leroy. Cet article a été tiré de plusieurs revues et documentations internet.

Une histoire à rebondissements :



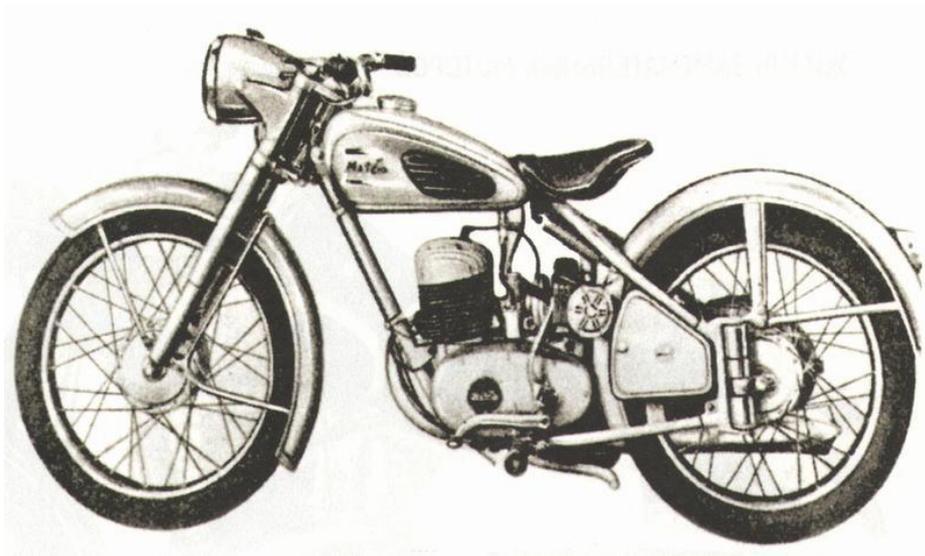
La firme Maïco (Maisch und Compagnons) est fondée en 1926 en Allemagne près de Tübingen par Ulrich Maisch. Elle conçoit dans un premier temps des bicyclettes ainsi que divers accessoires. Ce n'est qu'au tout début des années 30 que la marque se penche sur la production de motocyclettes de petites cylindrées. Les moteurs utilisés sont alors issus de motoristes tels que JLO ou Encore Fichtel et Sachs.

Ce n'est qu'après la seconde guerre mondiale que la marque envisage de produire son premier moteur maison en se basant sur les mécaniques JLO.

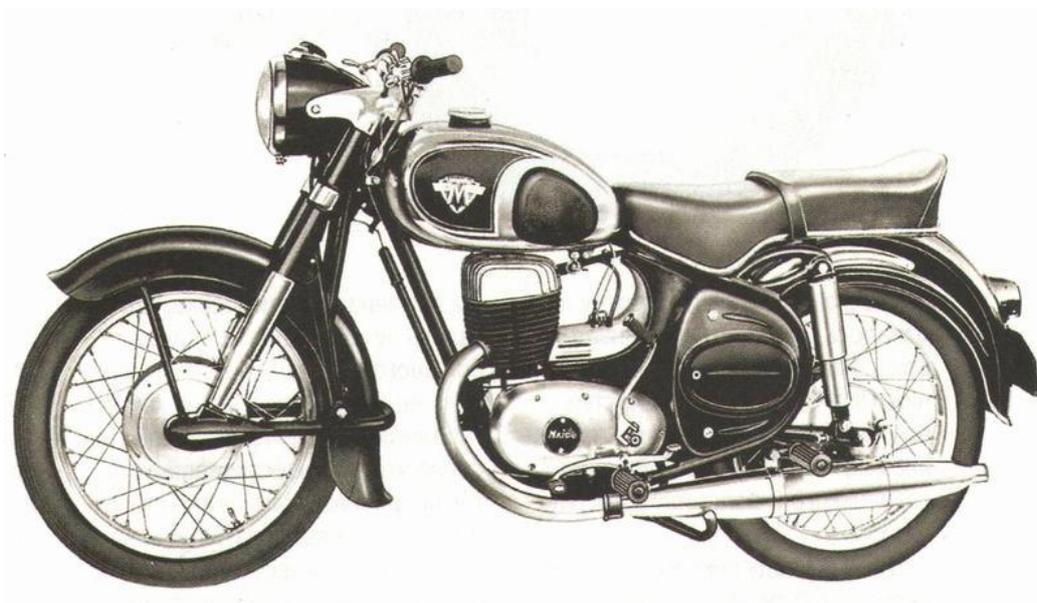


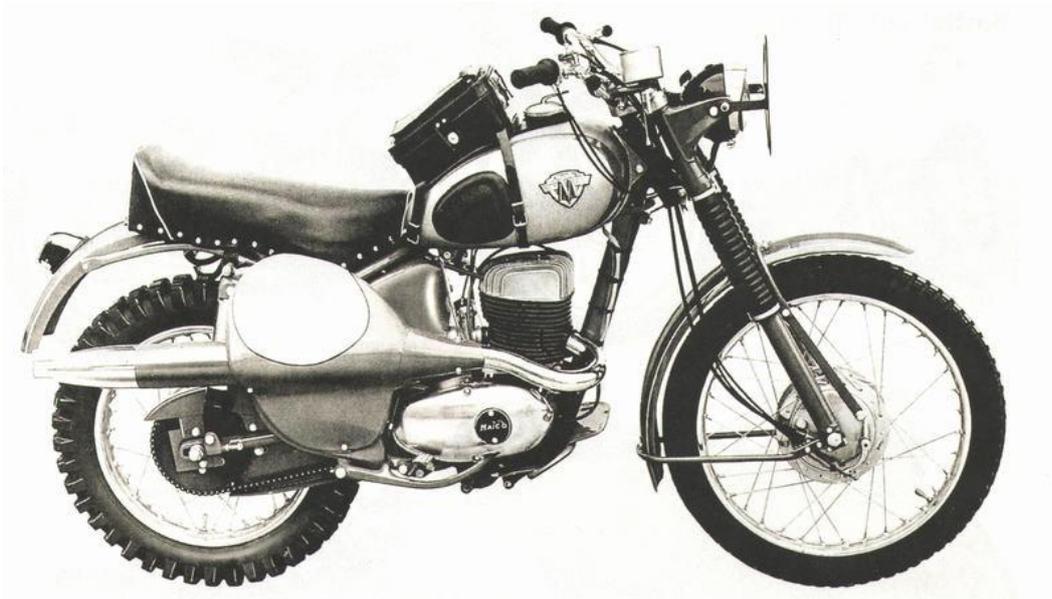
Le M125 voit alors le jour. Le constructeur reprend rapidement sa production après avoir déménagé son unité de production, l'usine mère ayant été partiellement démantelée par les troupes françaises

Divers moteurs sont alors développés, comme cette 175



Et bientôt la M-250 Blizzard est présentée au grand public. Ce modèle phare (dont je vous parlerais dans une prochaine revue) se voit bien vite doté d'une multitude de déclinaisons et a même le droit à une version tout-terrain.





Maico GS 250 de 1969



Maico MC 360



Maïco GS 250 1973

Une version plutôt sportive également



Maïco SS 250

Les scooters Maïco-Mobil et Maïcoletta :

Entre temps, la marque s'essaye aux scooters et aux voiturettes. Ses scooters Maïcoletta et Maïco-Mobil arborent un look déroutant

Le **Maicoletta** était très apprécié au Royaume-Uni. Lorsque Maico a cessé de fabriquer la Maicoletta, l'importateur britannique en a construit davantage à partir de son stock de pièces détachées.

Le moteur à deux temps de la **Maicoletta** utilisait un démarreur inhabituel qui faisait basculer le vilebrequin d'avant en arrière avant de tirer au lieu de le faire tourner. De 174 cc ou 247 cc. Un moteur de 277 cm³ est devenu disponible en 1957.

La **Maico Mobil** est un des premiers scooters de tourisme fabriquée par Maico entre 1950 et 1958. Conçue et commercialisée comme une « voiture à deux roues », la Mobil avait des panneaux de carrosserie qui enfermaient la transmission, protégeaient ses pilotes des éléments et comprenait une paire intégrale de sacoches et un support pour une roue de secours.

Le Mobil avait à l'origine un moteur monocylindre de 150 cm³ à deux temps [1] monté entre le tableau de bord et le siège du pilote. [1] [2] Les panneaux d'accès des deux côtés du Mobil pourraient être retirés pour travailler sur le moteur. La puissance était transmise par une transmission à trois vitesses actionnées par une poignée tournante . [1]

La capacité du moteur du Mobil a été augmentée à 175 cm³ en 1953. Un 200 cm³ en option est devenu disponible en 1955, la même année que la transmission contrôlée à trois vitesses à poignée tournante a été remplacée par une transmission à quatre vitesses contrôlée par un talon et -détecteur de pédales.



Maicoletta



Maïco-Mobil



Maico 500

Maico était également basée dans le sud-ouest de l'Allemagne, à Ammerbruch-Pfäffingen près de Tübingen : leur achat des actifs Champion a été déclenché par le faible prix de "liquidation" auquel ils étaient disponibles à la suite de l'effondrement des premiers producteurs de la voiture. [1]

Après le rachat de Maico, la voiture à deux places a été rebaptisée Maico MC 400. Une version à quatre places, la Maico MC 403, a également été développée par le chef technique de Maico, Ulrich Pohl, qui jusque-là n'avait jamais été impliqué dans l'automobile. Afin d'accueillir les sièges arrière, la voiture a été allongée de 320 cm à 340 cm et le poids est passé à 585 kg. [1] Les moteurs à deux cylindres de 400 cm³ étaient refroidis par moteur et offraient une puissance déclarée de 15 PS.

1955 voit l'apparition du Maico 500 avec le moteur Heinkel 18 PS de 452 cm³. [1] La voiture a été vendue au détail pour seulement 3 665 DM, mais il n'est pas clair si le prix réduit résultait de réductions des coûts de production ou d'hypothèses de plus en plus héroïques quant au volume des ventes sur lequel les coûts fixes pouvaient être amortis. Les carrosseries étaient en cours de construction par Bauer de Stuttgart . [1] 1957 a vu une nouvelle retouche du châssis, mais les caractéristiques de conduite sont restées difficiles: la concurrence a également évolué et la conception vieillissante n'a pas répondu aux attentes du marché en termes de finition détaillée et de niveau élevé de bruit intérieur. [1] Ni les deux places ni les quatre places allongées de Pohl n'étaient d'une beauté saisissante.[1]

En 1956, Maico avait produit environ 800 autres voitures conçues par Champion, dont 21 autres modèles 500G, vendus à un prix de perte de seulement 4 050 DM. [1]

Peu avant la fin de la production automobile, un autre coupé sport, le Maico 500 Sport Cabriolet, a été présenté au public. [1] Dix prototypes de pré-production ont été construits par le carrossier-constructeur Beutler Brothers basé à Thoun . [1] On espérait trouver un salut financier en vendant les petites voitures aux États-Unis. [1] Les espoirs se sont révélés illusoires, cependant, à mesure que l'argent s'épuisait. Au début de 1958, Maico se retira précipitamment de la production automobile, évitant de justesse la faillite, ramenant le centre de leur activité aux motos. [1]

En mars 1958, Maico avait produit environ 5 000 ou 7 100 des voitures Maico basées sur des champions. Encore une fois, les sources diffèrent.

Les moteurs bicylindres deux-temps font leur entrée dans la gamme avec les modèles Taïfun déclinés en 300 et 400cm³.



La Taifun est lancée en 350cc puis en 400cc. Elle dispose de deux carburateurs, sa transmission comporte une roue libre en décélération et un embrayage automatique.

Mais la marque se maintient à flot grâce à une commande militaire.

La Bundeswerh lui commande en effet dix milles MB 250.



Et Maïco poursuit son développement en élargissant sa gamme de machine tout-terrain. Le cross et le tout-terrain deviennent vite une branche incontournable pour la marque qui finit par s'y consacrer exclusivement.

Les succès en compétitions :

Côté compétition, les machines allemandes ne démeritent pas et engrangent quelques belles victoires notamment en cross et en enduro avec un titre de champion d'Europe. La firme concentre en outre ses efforts sur une moto destinée aux épreuves sur route.

Il s'agit de la RS 125 qui devient championne d'Allemagne.



La RS évolue au fil des saisons et continue de s'accaparer un nombre impressionnant de victoires. La marque finit même par s'engager en championnat du monde avec une équipe officielle dans laquelle court Kent Anderson.

Sur circuit, les Maico font merveille et la marque se voit couronnée du titre de champion du monde des constructeurs en 1973.

Malheureusement, les Morbidelli font leur apparition sur la ligne de départ et s'avèrent redoutables.

Parallèlement, la marque met les bouchées doubles sur sa production de motos tout-terrain dont la pratique est en pleine expansion. Très rapidement, le constructeur allemand devient une référence mondiale en la matière, devançant même ses concurrents japonais.



Il ne faudrait pas oublier également les Maïco route redoutables et performantes des années 70/80 avec les modèles MD en 50cc 125cc et 250cc.



MD 250cc

Un pied dans la tombe :

Pourtant, Otto Maisch sent que les amortisseurs de ses machines ne sont pas à la pointe de la technologie. Il envisage de les moderniser rapidement pour conserver la tête des ventes mais les fils de Wilhem Maisch refusent d'investir dans le développement d'une solution mono-amortisseur. Finalement, l'un des fils Maisch parvient à nouer un partenariat avec Corte & Cosso pour la fourniture d'amortisseurs.

Si les prix ont de quoi faire réaliser à la marque de belles économies, la fiabilité des produits fournis menace quelque peu le devenir de Maïco. En effet, les amortisseurs mal dimensionnés se tordent ou se brisent lors de leur utilisation.

Pour se relever de cette affaire, la marque propose un nouveau modèle, la Maïco 490. Cette dernière connaît un relatif succès mais la trésorerie est en mauvais point et les différends qui opposent la famille d'Otto Maisch aux descendants de Wilhem Maisch n'aident en rien les finances de la société. Finalement, les fils de Wilhem sont tout bonnement licenciés tandis que les plaintes des clients s'accumulent. On reproche aux machines Maïco d'être trop fragiles.

Les ventes baissent considérablement et aucune banque n'accepte de venir en aide à la firme. Comble de malchance, un pilote américain chute après l'explosion du moyeu de sa Maïco et ressort paralysé de son accident. En plus de la mauvaise presse due à l'incident, l'ensemble des concessionnaires américains décident de renvoyer les Maïco à l'usine tandis qu'un procès est lancé contre la marque.

Dépôts de bilan et mise en sommeil :

Maïco est à bout de souffle et doit se résoudre à déposer le bilan en 1983. L'histoire du constructeur ne s'arrête néanmoins pas là puisque les fils de Wilhem Maisch rachètent l'affaire. Pourtant la filiale américaine appartient encore à Otto Maisch et un nouveau conflit entre en scène en ce qui concerne le contrôle du marché américain. Pire encore, on prouve que les casses mécaniques des machines Maïco n'était pas généralisées mais simplement dues à un traitement thermique inapproprié sur certaines productions. Le sous-traitant de la marque se défend alors de ce changement de technique de fabrication en affirmant qu'il s'agissait là d'une directive de l'un des fils de Wilhem Maisch. Le scandale n'en finit pas et on vient à accuser les fils Maisch d'avoir voulu couler volontairement l'entreprise afin d'évincer Otto et ainsi de récupérer le contrôle de la société à moindre frais.

Tentatives de relances :

Quoi qu'il en soit, le constructeur Maïco va de mal en pis et une fois encore, il doit mettre la clef sous la porte en 1986.

Cette fois-ci, c'est un industriel allemand du nom de Lorentz Merkle qui rachète la société. Il déménage l'usine en Bavière et continue de vendre des motos de cross à la fin des années 80. Merkle parvient tant bien que mal à relancer la production avec un tout nouveau modèle à la clé, la 440.



En 1996, le Néerlandais Dremmer entre en jeu et reprend l'affaire. Les Maïco sont alors produites aux Pays-Bas pendant quelques temps mais très vite, un procès entre Merkle et Dremmer éclate et freine le

retour du constructeur. Le niveau des ventes est trop bas pour permettre à l'entreprise de survivre et c'est un nouveau dépôt de bilan qui intervient.

Maïco est rachetée par le groupe Hollandais BRM Sport qui relance la production à très petite échelle.

Depuis, le constructeur s'est fait rare mais a amorcé un retour en 2010.

A ce jour, plus de nouvelles de la marque Maïco.



Rendez-vous à jamais ?

Jean-Pierre Beaufays

Le coup de Kick du Val Dieu prévu pour le 21 juin est reporté au 5 juillet.

Contrairement à ce que les informations imprécises que nous avons reçues concernant la deuxième phase du déconfinement auraient pu nous faire croire, les organisations pour anciens véhicules ne seraient autorisées qu'après le premier juillet.

Suite à une note de la FBVA, notre Président a pu obtenir des informations allant dans ce sens.

Il en ressort que ce ne sont pas les rassemblements qui sont interdits mais les organisations qui les engendrent et que les participants encourent une lourde amende.

On est autorisé à se réunir fortuitement, même en assez grand nombre, mais cette réunion ne peut en aucun cas être provoquée par une organisation.

On peut donc se réunir avec des copains mais pas les inviter à nous rejoindre.

Cette situation a eu pour effet de faire bondir notre Vice-Président foû de ses clicottes :

Voici ce qu'il en dit' dans le langage imagé qui le caractérise au moyen d'un mail adressé aux membres du CA :

« Ca commence vraiment à me casser les couilles.

Décision de ce foutu Gouvernement : 50 scouts ok, 4 motos pas ok, grande surface ok, marché extérieur sous conditions, et brocante extérieur interdite. C'est n'importe quoi.

10.000 manifestants à Bruxelles, sans aucune sanction pour les responsables afin de ménager son électorat OK

Et le 15 juin, les frontières sont ouvertes, et, en juillet, tous en vacances et à la mer !

Et malgré les remarques de certains, je persiste à dire que notre Première et ses bouffons me font chier ».

Et il s'agit ici d'une version expurgée.

Et, cerise sur le gâteau, j'apprends que ce 14 juin, a lieu à Bourdon près de Marche, une marche ADEPS réunissant plusieurs centaines de personnes.

Pourtant, que je sache, une marche ADEPS est bien un événement dûment organisé avec inscriptions, restauration et itinéraire balisé.

De qui se moque-t-on ?

On me rétorquera que les activités sportives en groupe à l'extérieur sont désormais permises.

Et justement, la pratique de la moto a été reconnue comme activité sportive, au grand dam d'ailleurs des amateurs de voitures anciennes qu'on peut comprendre (Voir lettre de la FBVA à ce sujet). A moins que nous ne pratiquions la moto en salle ou dans une 'roue de la mort' sur un champ de foire, il me semble que notre activité s'exerce en extérieur.....
Je ne vois donc pas ce qui nous distingue réglementairement parlant d'une marche ADEPS.
Je suis convaincu que, si nous avons maintenu Val Dieu comme prévu, cette marche aurait d'ailleurs pu constituer un précédent en notre faveur.

Tout ceci résulte une fois de plus d'un manque de précision dans la réglementation permettant une interprétation différente suivant l'agent contrôleur ou pire, verbalisateur.

Je crois que les tribunaux vont avoir du boulot.

Je placerais quand même un bémol aux propos d'Eddy :
Il ne faut selon moi pas trop en vouloir aux membres de notre gouvernement.
Contrairement aux apparences, la décision ne leur incombe pas.
Le CNS se fait mener par le bout du nez par le corps médical.
Désormais, ce sont les médecins qui dirigent le pays et c'est eux qui décident de notre avenir et de notre liberté d'agir.
Seule l'occupation des hostos a de l'importance. Même si ça doit ruiner notre économie.

Ces dernières 24h, il n'y a pourtant eu que 20 nouvelles hospitalisations et 5 décès dus au virus.
Au stade actuel de l'épidémie, il reste donc un risque sur 2,2 millions que ce virus ait notre peau.
Beaucoup moins que pour gagner le gros lot au loto ou se faire aspirer par les chiottes en tirant la chasse dans un avion.....
Et malgré ça, on continue à nous bassiner avec des interdictions et recommandations de toutes sortes et à nous conseiller de sortir masqués.
On rencontre toujours des petits Fantomas à chaque coin de rue. Même au volant de leur voiture. A se demander s'ils l'enlèvent pour baiser...
Même mon téléphone s'y met. Je n'ai jamais reçu autant d'appels masqués.

Et j'en arrive à mon titre :

Pourrons-nous un jour revivre comme avant ? Nous balader sans contrainte, organiser sans risque d'annulation ?
Car, même si des dates désormais plus précises nous sont avancées pour la suite du déconfinement, rien n'empêche de revenir en arrière ainsi que notre Première nous l'a bien expliqué.

Il semblerait que ce soit ce que sont en train de faire les Chinetiques de Pékin suite à une recrudescence de la contamination.

Il est donc prudent d'éviter de tirer des plans sur la comète et d'éviter de mettre en route de trop lourdes organisations.

Il ne faudrait pas que le déconfinement se transforme en déconfiture.

Surtout qu'il est douteux que l'économie mondiale puisse encore se permettre un confinement de cette ampleur.

Dernière nouvelle : Dès ce lundi 15-06, les clubs échangistes sont de nouveau ouverts.
Pratique pour respecter la distanciation....

LES POMPES À HUILE PERDUE

Etienne Hage

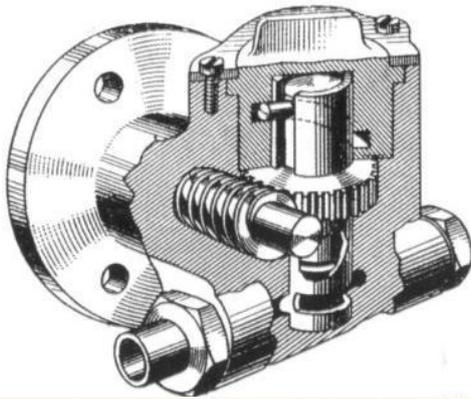
Sur les premières motos, les moteurs étaient graissés par simple barbotage: l'huile contenue dans le fond du carter était projetée par les volants moteurs sur les roulements de vilebrequin et de bielle, ainsi que sur les parois du cylindre. Pour compenser les pertes et la consommation, un robinet laissait l'huile du réservoir s'écouler au goutte à goutte dans le carter. En cas de côte ou d'effort soutenu, une pompe à main permettait au pilote d'injecter une quantité supplémentaire.

Dans les années 20, sont apparues les pompes mécaniques à huile perdue. Le principe de graissage restait le même, sauf qu'il permettait de supprimer le robinet d'huile qu'il fallait ouvrir et régler à chaque démarrage.

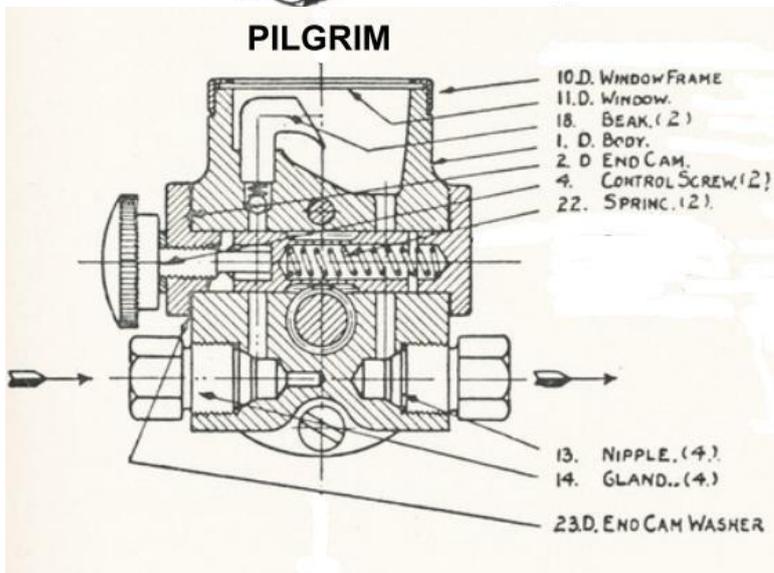
Les pompes les plus fréquemment rencontrées sont les **Best & Lloyd, Pilgrim et Gurtner**.

Le principe de fonctionnement de ces 3 marques est identique. Un piston coulisse dans un cylindre. Il est mis en rotation par une vis sans fin généralement entraînée par un arbre à came (= 1/2 vitesse du vilebrequin). De plus il est actionné axialement par un système hélicoïdal qui lui donne sa course. La face "pompante" du piston est munie d'un fraisage dégageant la lumière d'arrivée d'huile durant la course aspirante, inversement celle de sortie d'huile durant la course de refoulement.

Comme expliqué plus haut, leur but n'étant que de compenser pertes et consommation, le débit de ces pompes est très faible. Sur le site Terrot, j'ai trouvé le tableau ci-dessous qui donne une idée intéressante des débits recherchés:



Type	Compte-gouttes Gouttes par minute		Graissage par mélange proportion huile essence	Pompe à main
	Quatre-temps	Deux-temps		
250 c.c. solo	15 à 20	—	1 à 12	Le volume de la pompe varie avec chaque type de machine.
350 c.c. solo	20 à 25	25 à 35	1 à 16	
350 c.c. sidecar	25 à 35	35 à 45	1 à 16	
500 c.c. solo	25 à 35	30 à 40	—	Moyenne générale pour tous types : Solo : ½ pompe tous les 6 à 7 kil. Sidecar : ½ pompe tous les 5 à 6 kil.
500 c.c. sidecar	35 à 45	40 à 50	—	
750 c.c. solo	30 à 40	—	—	
750 c.c. sidecar	40 à 50	—	—	
1000 c.c. solo	35 à 45	—	—	
1000 c.c. sidecar	50 à 60	—	—	



Comme vous pouvez le constater, ce débit doit être réglable aux alentours d'une trentaine de gouttes par minute. En effet, si trop faible, on risque le grippage, si trop élevé on risque le calaminage de la chambre de combustion et l'encrassement de la bougie, sans parler de l'énergie perdue par un brassage inutile de l'huile. Toujours d'après le site Terrot, le réglage du débit est bon lorsqu'à l'ouverture et fermeture brusque des gaz au point mort, l'échappement produit une légère bouffée bleue...

Ce qui différencie les 3 marques de pompe sont les systèmes permettant le réglage du débit. Voyons brièvement comment elles

fonctionnent:

Best & Lloyd: Le piston de cette pompe est muni d'une goupille obligée de suivre une rainure hélicoïdale taillée dans le bouchon supérieur. Dans ce type de pompe, la course du piston est constante. Le débit se règle en faisant pivoter le bouchon supérieur. Au réglage de débit maximum, les inversions des lumières d'aspiration/refoulement se font aux points morts haut et bas. Par contre au réglage minimum (bouchon tourné de 90°), ces inversions se produisent à mi-course du piston et il ne pompe plus rien.

Pilgrim: Le piston de cette pompe est pressé par un ressort contre une came faciale située à l'opposé de la chambre de pompage. Au centre de cette came, une butée réglable (Control Screw) permet de limiter à volonté la course du piston et par là, de faire varier le débit en fonction des besoins.

Gurtner: le principe de cette dernière est identique à celui de la Pilgrim, sauf que le pointeau "redresse" la rondelle flottante qui sert de came faciale. Au plus elle est "redressée" au moins sera la course du piston.



Les pompes de ces 3 marques sont fabriquées en Zamak, un alliage de zinc, aluminium, magnésium et cuivre. C'est particulièrement adapté à l'obtention de pièces minces et de configuration complexes. Il dispose d'excellentes caractéristiques mécaniques, une très bonne coulabilité et stabilité dimensionnelle, autorise des cadences de production élevées (dixit Wikipédia).

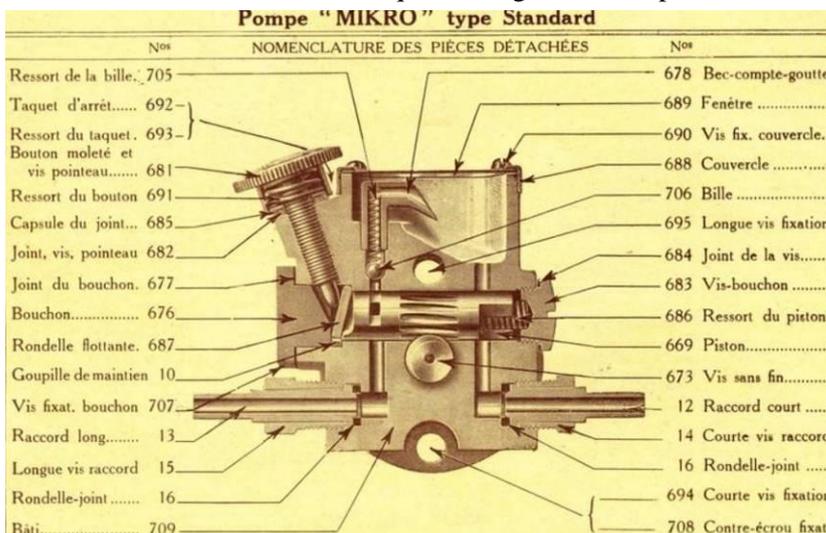
On comprend donc aisément l'intérêt pour les fabriquant d'utiliser ce métal.

Hélas pour nous collectionneurs d'ancêtres, comme tout alliage contenant du magnésium, il vieillit mal: il s'oxyde facilement et devient cassant avec les années. Nombre de ces pompes terminent généralement leur vie avec le boîtier fendu/cassé au niveau des filetages d'arrivée/départ d'huile. Il faut toutefois reconnaître que ces dégâts ne sont pas, loin de là, toujours à mettre sur le dos du magnésium:

l'exubérance de certains apprenti-mécaniciens n'est pas à négliger...

Bref, il devient de plus en plus difficile (et cher quand on en trouve) de se procurer des pompes de remplacement.

C'est ainsi que notre ami Jean-Pierre Beaufays, ayant découvert sur Internet que Dell'orto vendait des pompes à huile fort semblables, me posa la question de savoir s'il serait possible de les utiliser comme alternative aux Best & Lloyd, Pilgrim et autres Gurtner's.



La seule manière de vérifier la faisabilité de son idée est de comparer le débit de ces nouvelles pompes par rapport à celui des anciennes.



Pour ce faire, Jean-Pierre m'a fourni une ancienne Best & Lloyd (N° 3750) et une Dell'orto (B47).

La solution de luxe (et la plus précise) aurait été de construire un banc d'essai et de mesurer les débits réels de ces pompes. Cependant cela aurait représenté un travail non négligeable. J'ai donc préféré me limiter à mesurer les composants de ces pompes, à en déduire

leurs cylindrées et débits respectifs. Cela reste purement théorique, car néglige les fuites internes et les erreurs de "distribution" entre aspiration et refoulement. Mais je pense que les erreurs doivent rester très proches, quel que soit le type de pompe.

J'ai commencé par mesurer (avec de la SAE20/50 à 20°) avec une seringue ce que représentait 30 gouttes $\approx 1 \text{ cm}^3$.

Pompe Best & Lloyd N° 3750:

Diamètre du piston = 7,92 mm – course = 2,47 mm > cylindrée par cycle = 121,7 mm³.

Réduction vis sans fin = 1/40 à partir de l'arbre à came > débit à 3.000 tr/min moteur = 4,56 cm³/min ≈ 136 gouttes/min.

Pompe Dell'orto B47:

Voici comment fonctionne cette pompe: un petit pignon à faces rectifiées est entraîné par une vis sans fin avec un rapport de 1/18. Il tourne dans un logement au fond duquel se trouve une palette qui s'incline en fonction de la position de la commande de gaz. Ce pignon est foré d'un trou axial excentré dans lequel coulisse un petit piston $\varnothing 2,5$ mm. Ce piston est muni d'un ressort qui à la fois repousse le pignon sur la face intérieure du couvercle et le pied du piston sur la palette inclinable. Le couvercle comporte sur sa face intérieure 2 lumières en arc de cercle correspondant respectivement aux conduits d'aspiration et de refoulement d'huile. Au repos la palette est parallèle à la face du pignon et la course du piston est nulle. Lorsqu'elle est inclinée au maximum, le piston monte et descend de 1,68 mm à chaque demi-tour.

Bref: diamètre du piston = 2,5 mm – course maxi = 1,68 mm > cylindrée par cycle = 7,2 mm³.

Réduction vis sans fin = 1/18 à partir de l'arbre à came > débit à 3.000 tr/min moteur = 0,6 cm³/min ≈ 18 gouttes/min.

Conclusion: Je pense que malheureusement ce type de pompe Dell'orto ne peut remplacer la Best & Lloyd, car son débit maxi est 7,5 fois plus faible. Dommage pour cette idée qui au premier abord semblait si prometteuse...

Mais à la réflexion, la conclusion est logique: la pompe Dell'orto est conçue pour des moteurs 2 temps récents. Or les huiles 2 temps modernes sont prévues pour des mélanges à 2% (1/50), alors qu'à leurs débuts (voir tableau "Terrot"), les anciens moteurs 2 temps nécessitaient un mélange de 1/12 à 1/16...

Dernière remarque pour les adeptes de 2 temps qui croient bien faire en accroissant le pourcentage d'huile de leurs mélange: 1 ça encrasse les moteurs, 2 ça appauvrit la carburation et ça les 2 temps ne le supportent pas (à moins d'ajuster les gicleurs en conséquence)...

n f o r m a t i o n s

Bonjour à toutes et tous,

Voici venu doucement mais précautionneusement le déconfinement, votre club prend à cœur de vous tenir informés des activités liées à notre passion. Dans ce numéro vous retrouverez la partie invitation et le calendrier en fin de revue.

Le comité a pris l'initiative de réimprimer un calendrier de fin de saison, il va de soi que le comité du VMCB ne peut être tenu responsable d'éventuels changements ou annulations d'événements annoncés par les organisateurs. Nous vous souhaitons une joyeuse et heureuse reprise de vos activités tout en restant prudent pour votre santé.

Le dimanche 12 juillet L'Etoile du Hainaut : annulée !

Décidément, quand ça veut pas, ça veut pas !

Les organisateurs sont contraints d'annuler cette édition 2020.

Chers amis organisateurs de balades-expo-événements concernant la moto ancienne.

Désireux de voir votre événement publié dans la revue du club...

Veillez envoyer les informations au minimum huit semaines avant la date de votre organisation. Ainsi que pour toutes vos annonces : vendre, recherche, manifestation, bourse, expo, toutes dates calendrier, envoyez uniquement à Philippe Leroy pady1er@gmail.com ou 0495/ 777.521.

Merci de votre compréhension.

Amicalement Philippe Leroy.

n v i t a t i o n s

Le samedi 4 juillet Balade Mop'ettes Trassenster

Renseignements et inscription gratuite pour une balade de 60km avec une mopette ou une moto jusqu'à 250cc.

JC Dalem 0473.410 973 Andy Onssels 0478.317 337

Petite restauration à partir de 11h30. Départ à 13h00

Ferme de Colonheid

127, rue des voies en croix 4870 Fraipont

Le dimanche 5 juillet Coup de Kick Val-Dieu

Balade pour Moto pré 1961, une organisation VMCB représentée par Eddy Philippet et JP Beaufays. Traditionnellement la reprise de la saison moto ancienne commence par la sortie de Val-Dieu organisé depuis 1971 par le VMCB, 2020 est donc la 50ème Balade de Val-Dieu, mais un « pangolin Chinois », et la mondialisation, la consommation à outrance, nous ont plongés dans une situation jamais vécue à ce jour, « une pandémie mondiale », qui nous a obligés d'annuler la sortie de Val-Dieu.

Pendant ce temps le CA du VMCB a donc continué d'œuvrer, pour le calendrier « pas facile pour Philippe Leroy », et il a été décidé de faire la balade de Val-Dieu le dimanche 5 juillet, et donc elle sera bien la cinquantième balade de Val-Dieu sans interruption.

Après avoir organisé des « Val-Dieu » sous des températures polaires, je pense que cette année, le décalage de date va nous enlever le risque d'avoir des -8° en pleine après-midi, ce qui est déjà un bon point.

Pour le repas de midi, il est obligatoire de réserver avant le 19 juin (NOUS AVONS 50 PLACES DANS LE RESTAURANT) à l'avance. Soit le restaurant ou le lunch packet. Bien entendu cela n'empêche personne de participer, mais ceux qui n'auront pas réservé devront se débrouiller pour le repas de midi (boite à tartines, friterie ou régime).

Donc cette année, certains d'entre nous ont eu plus de temps pour préparer, la traditionnelle restauration hivernale, et voici donc l'occasion, de venir la présenter à la 50ème balade de Val-Dieu.

RDV Val Dieu 227, 4880 Aubel

A PARTIR DE 9H00 Départ à 10h00

Réservation par mail eddy.philippet.vmc@gmail.com de préférence (et tél si pas de possibilité de mail: 0496/544369).

Menu avec 1 boisson comprise + 1 offerte par le VMCB

Speciale Hamburger 14 €

Vidée Hapje 14,50 €

Kipbrochettes 18,5 €

Steak 24,5 €

Spaghetti bolognese groot 12,5 €

Lunch-paquet, pour 5€ :

3 Sandwichs, avec 3 possibilités:

- Jambon;
- Fromage;
- Américain;

avec une boisson en canette, plus une seconde offerte par le club.

A PAYER SUR LE COMPTE VMCB BE16-0015-8114-6274

COMMUNICATION : 2929000220 + choix repas + nom

Eddy Philippet
Trésorier, vice-président
Asbl VMCB

Le dimanche 2 août le Hesbytour

Balade pour motos d'avant 1961.
Accueil : dès 8h30 Gare de Brivioulle.
Départ : 9h30 pour une boucle de + ou - 70km
Diner : 12h30 gare de Brivioulle.
Départ de la boucle de l'après-midi 13h30 pour une boucle de + ou - 90km.
Retour : vers 17h30.
Camion balai prévu.
Une organisation du VMCB représentée par Benoit Snellinx et Philippe Lange
Contact : 0478/780.879 ou 0496/231.441



Durée de publication de votre annonce « A vendre » dans 3 revues successives.

Sans réaction du vendeur, l'annonce sera retirée :

Vend **BMW** 75/6 de 1976, 96.000km, avec papiers et une clé remise au garage depuis 4 ans, une remise en route est nécessaire, quelques travaux à prévoir (batterie un pot petit trou) photos sur le site, faire offre. La moto se trouve à Verlaine 4537.

Contact : Blaise André 0479/350452 ou andre.blaise@hotmail.com (1)

Vend **BULTACO** Sherpa 250 1972 (série80) à restaurer, incomplète, sans papier pour 450€.

Roland Mignolet 0476/95 76 96 atmospherecuir@yahoo.fr(1)

Cause non utilisation je vends un piston **GOLD** neuf, jamais monté. Diamètre 85 mm, poids 572 gr. il m'a coûté 200€ et 20 € de port. J'accepte toute offre sérieuse.

Marcel **DODION** 0473 460557 marceldodion@yahoo.fr

Rumi Fomichino : Année 1957 Super état comme neuf, entièrement d'origine, membre du "Rumi club de France «, papier belge.

Contact : 0478260988

1 remorque complète 3 rails (spécialement conçue pour side-car);

1 petite remorque 250Kg **SARIS**, nouveaux pneus ;

Goldwing 1984 à remettre en route ;

BMW 1000RS 1984 à remettre en route.

Renseignements : Jacques Lecomte 0497 54 15 66

TERROT FLG 250cc 2 temps année 1932, tournante, à restaurer. Pas de papier, 2000€
MOTOCONFORT Mobylette (phare en fuseau) 1er modèle, année 1951, dans son beau jus d'origine, en état de marche. Avec papier belge. 700€ Photos sur demande.
Pour contact uniquement par mail : jacquesivens@gmail.com (1)

Vend **HONDA** 125cc CBR de 2006 avec papiers et en ordre de marche, prix 1000€
Constant Collard Bovy tel 0475/ 285.608 (1)

Moto **BMW** R1200R Juin 2014. Premier propriétaire. Juste rodée. Etat neuf, splendide. 6700 km avec 2 coffres + 1 top ; pare-chocs ; coupe-vent ; poignées chauffantes ; GPS ; roues à rayons; ABS; alarme; échappement silencieux - pot catalytique; batterie neuve. L'entretien annuel a été effectué chez BMW en janvier 2020 11.500 euros
Pour tous renseignements : AF. Claassens : 0472 366 421 (1)

Vend moteur **FN M70** pour **Mototraction** avec carbu et magnéto équipé d'une turbine.
Père Yvon 0474/985523 Père Yvon@skynet.be (1)

Remorque 2 motos, 2 rails, excellent état, Essieu freiné ; MMA 750 kg Marque Costco, année 2015, Coffre de timon (770 x 350 x 370 mm), Roue jockey gonflable ; Antivol de timon, Plancher continu, Roue de secours Prix : 1800 € (à discuter), visible sur RDV
Contact : 0472 86 86 01 (1)

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

Vends un **Garelli** type VIP 2 de 49 cc de cylindrée qui date de 1986. L'alésage est de 40 mm et la course de 39 mm. Il est en état de marche.
Patrick Hoffsummer 19 chemin de Pierreuchamps 4910 Theux 087 53 07 59 ; 0473 53 19 89
Photo sur le site (1)

Vend remorque moto fermée (travail propre) Pot d'échappement chrome pot d'échappement noir mat pour moto **TRIUMPH** bonneville et ou convient pour moto ancêtre pot de détente racing et pièce pour scooter pot d'origine pour scooter **kymco**
Dormal Pierre tel : 0498901437 (1)

Vend **NOVY 200cc** moteur Villiers, cause non utilisation. Entièrement restaurée conforme à l'origine, nouveau chrome, avec papier actuel. 1955. prix 1950€. Photos sur demande par mail. Roland Mignolet 0476/957696 atmospherecuir@yahoo.fr (1)

Vend vis platinées BREMI. Ref Noris n° 1703 et 1706.
Vend paire pot d'échappement **DKW NZ ou SB**, bon état d'origine. Diamètre tube 46mm.
Vend câble gainé avec embouts pour **DKW Hummel**.
Vend ressort de fourche neuf pour **Saroléa AS 350**.
Vend pneu neuf 2.50x19.
Photos de chaque article sur demande par mail. Roland Mignolet 0476/957696 atmospherecuir@yahoo.fr (1)

A vendre moto **Norton ES 2 500** mono année 1952
Bon état général, dans son jus. Essais à volonté, avec papiers belges en règle
Prix : 6000 euros. Gaston Jacquart Tel : 0496 92 01 81. (1)

Vend **Suzuki TS 50**. ER21. Année 1985. 1er propriétaire, en parfait état d'origine. Entretien fait.
Batterie et chaîne neuve, part toute distance. 15782 km. Faire offre sérieuse.
Missoul gsm: 0499/418.698. En soirée. Email : jules.missoul@skynet.be (1) photo sur le site



Pour Honda 500 XLR : Frein avant à 4 cames de 210mm à 230mm avec prise de refroidissement , en complet , n'importe quelle marque.
Pour contact uniquement par mail : jacquesivens@gmail.com

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

Cherche rouleaux de démarrage pour moto sans démarreur – course
Tel : 0475-87.76.27 thierry.baele@skynet.be

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

Cherche toutes infos documentations revue technique sur les scooters de marque **AMI** marque Suisse.
Philippe Leroy 0495/ 777.521 ou padyler@gmail.com

Cherche pièces Victoria KR 25 et KR35 Pionier 1938 à 1943.
Roland Mignolet 0476/957696 atmospherecuir@yahoo.fr

Cherche toutes pièces documentations, affiches, catalogues, essais des Maico (même tout-terrain) des années 50 et 60. Merci.

Philippe Leroy. 0495/777.521 ou padyler@gmail.com
Cherche cyclomoteur Fn, mais aussi toutes pièces, dans n'importe quel état.
Eddy Grenier 0495/757220 fa303951@skynet.be

Cherche des infos sur des motos de marque (**ideal**) avec moteur **sachs** +/- 1950
alainliegeois60@gmail.com

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

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

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

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

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.

Cherche moteur **JLO** 250cc même bloqué voir rien que le bas-moteur
Greer Christian 0476/ 655.294. Ou chris99983@hotmail.com

Cherche un carter primaire tôle pour **SAROLEA** type 31R, 31S, ...
Zoek naar een primaire behuizing van plaatstaal voor Saroléa 31R, 31S,
Voir photos pour détails sur le site.
Contact : MATHIEU J-P – Téléphone : 495-99 40 24 – Mail : jeanpolmathieu@hotmail.com.

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 pièces ou épave Lambretta modèl LI Rens
Joseph De Pirro 04/3422015 apres 17 H ou 0488/648474.

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



Calendrier du mois

28/06	L'Ardennaise à Sart balade	0496/976132
04/07	Balade Mop'ettes Trassenster	0473/410973-087/269204
05/07	Coup de Kick Val Dieu	0475/841447
21/07	Arbre à Cames	081/479147
02/08	Hesbytour	0496/231441

www.VMCB.org



Agenda Post-COVID Ed01

28/06/20	L'Ardennaise 2018 à Sart	0496/976132
4/07/20	Balade mopettes pour 50 cm3	0473/410973
5/07/20	Coup de Kick Val Dieu	0475/800908
12/07/20	Balade de l'Amitié	0477/877009
21/07/20	Arbre à Cames	081/479147
2/08/20	Hesbytour	0496/231441
9/08/20	Balade Surprise 4	0477/877009
14/08/20	BBQ VMCB au Musée	0475/841447
16/08/20	Lennik Prinstreffen	0475/848.049
23/08/20	Balade Surprise 5	0477/877009
26-30/08/20	Tour de Provence pour motos AV45	0033/490766623
30/08/20	Balade du Renouveau	04/2271979
4/09/20	VMCB: Assemblée Générale	0475/841447
5/09/20	Rallye d'automne au Val d'Ajol	
6/09/20	36ème "Binche Retro Rallye"	0475/531990
6/09/20	Barbecue du HMRC	0477/877009
6/09/20	24e Klakvélotreffen pré 40	0477 56 26 19
6/09/20	Rallye d'automne au Val d'Ajol	
12/09/20	Balade des Tchapèles	0477/427787
12-		
13/09/2020	Bourse Moto retro WIEZE (2)	0475/580887
13/09/20	Moeder Lambik Promenade	0475/247994
13/09/20	Balade d'automne Marche	084/315249
13/09/20	Journée du Patrimoine	0475/631957
16-20/09/20	Les Drailes du sud avant 1975	0033/675879462
18-19/09/20	Bourse Alsace auto-moto	0033/671000994
20/09/20	Les Drailes du sud avant 1975	0033/675879462
	Balade de Marie-Rose & Marcel	
20/09/20	Dodion	0473/460557
20/09/20	Bourse Alsace auto-moto	
27/09/20	Coupe Contact	0477/877009
4/10/20	Balade du Roy	0495/777521
09-11/10/20	Bourse Mannheim	0049/620313507
10/10/20	Florennes	0475/366918
10-		
11/10/2020	Stafford classic bike shows	01507 529430
18/10/20	Bourse Retro Moto Flemalle	0473/409797
24/10/20	Bourse LOMC Borgloon Old timer Beurs	0475/247994

24-		
25/10/2020	Internationale OldtimerBeurs Weelde	0485/039665
30-31/10 1/11	Exposition Gillet AutoWorld	0477/329246
31/10/20	Moto retro Leuven Brabant	0475/580887
7/11/20	Souper HMRC	0477/877009
07-		
08/11/2020	37e Oldtimerbeurs 1980 à Roeselare	0477 56 26 19
14-		
15/11/2020	Ruilbeurs OMCH vzw	0032/499673044

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



**TOITURE
SANTO**

Père et Fils

Grand Rue, 52
4870 TROOZ
04/351 75 01
0495/32 23 63

Gedimat

MATERIAUX & BRICOLAGE

Neubat

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

Gedimat

MATERIAUX & BRICOLAGE

Seron

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

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

Des fondations aux finitions

plus d'infos sur
WWW.GEDIMAT.BE



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