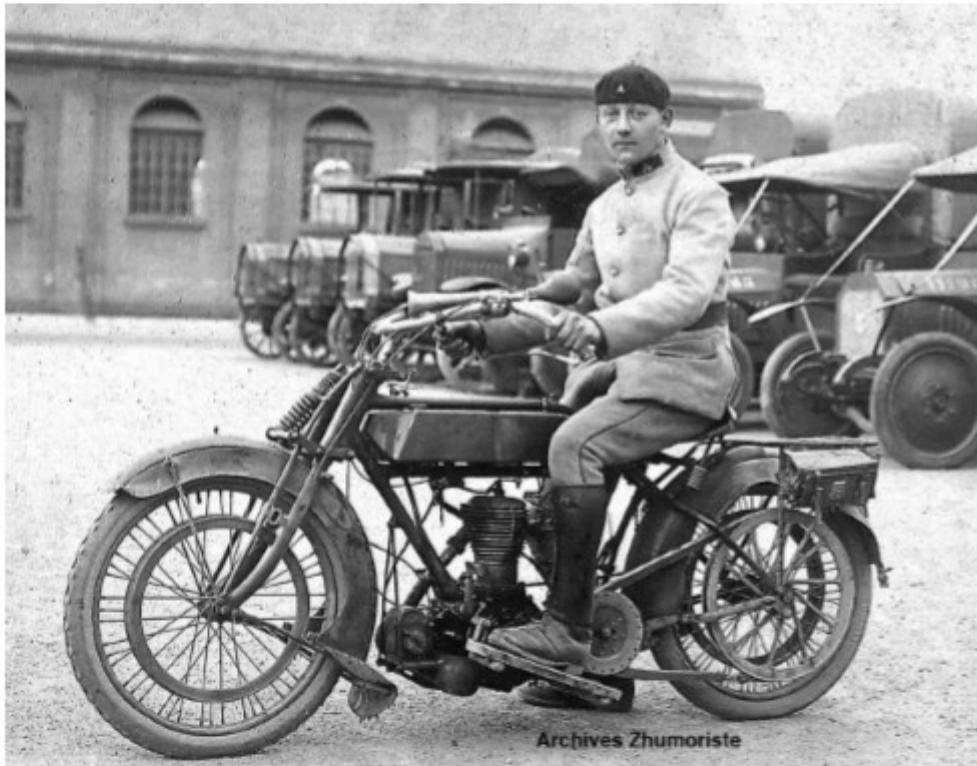




bpost

PB-PP

BELGIE(N) - BELGIQUE



Archives Zhumoriste

## 100 ans de la BSA Type K

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



Juillet 2016





# VETERAN MOTO CLUB BELGE

Compte : BE16 0015 8114 6274 GEBABEBB  
VMCB asbl Rue Joseph Raze, 9 4130 Esneux

Informations générales sur le club **0470/856 145** [info@vmcb.org](mailto:info@vmcb.org)  
Informations sur les assurances et l'immatriculation **0470/856 146** [assurances@vmcb.org](mailto:assurances@vmcb.org)

<b>Président:</b>	Lenaerts Eric Mielestraat 5 3770 Val-Meer	0470 85 61 45 info@vmcb.org
<b>Vice-Président</b>	Philippet Eddy Rue de l'Arbre Croix 272 4460 Horion-Hozemont	04 250 51 24 (soir) 0475 80 09 08 eddy.philippet@philippet.be
<b>Secrétaire:</b>	Vandermeresch Ann Rue du Stade 30 4000 Rocourt	04 224 28 79 0496 14 84 69 annvandermeresch@hotmail.com
<b>Trésorier</b>	Deneve Michel Rue Bruyères Caton 33 1390 Grez-Doiceau	010 84 06 77 0497 52 71 01 mich.deneve@skynet.be

<b>Administrateurs:</b>	
Beaufays Jean-Pierre	04 388 10 37
Chemin des Crêtes 116	0477 20 51 00
4130 Esneux	<a href="mailto:jpbeaufays@skynet.be">jpbeaufays@skynet.be</a>
Dalem Jean-Christophe	087 26 92 04
Rue Grihanster 24	
4870 Nessonvaux	<a href="mailto:bsadalem@gmail.com">bsadalem@gmail.com</a>
Grenier Eddy	
Rue Large Ruelle 20	0495 75 72 20
4470 Saint-Georges	<a href="mailto:motofn91@gmail.com">motofn91@gmail.com</a>

Lange Philippe	0496/23.14.41
Rue de Lens St Servais 5	phil.lange@skynet.be
4254 Ligney	
Leroy Philippe	085 21 14 57
Ronheuville 35	0495 77 75 21
4570 Marchin	padyler@gmail.com
Mignolet Roland	04 278 32 50
Chaussée de Tongres 645	fax 04 278 71 61
4452 Wihogne	atmospherecuir@yahoo.fr

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

## Editorial

Chers membres,

Tout d'abord, permettez-moi de souhaiter la bienvenue à Patrick Craenen de Flémalle, Jean-Jacques Closson de Embourg, Vincent Waterval de Champion, Fabian Scolas de La Hestre, Olivier Barboyon de Jupille, Jean-Marc Daene de Liège, Jean-Christophe Copenaut de Sirault, Edgard Rennertz de Eupen, Gilles Herdies de Bruxelles, Stéphane Lebrun de Frameries, Christian Delgombe de Flémalle.

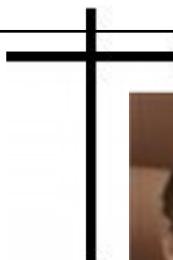
Le site internet du club ([www.vmcb.org](http://www.vmcb.org)) se reconstruit progressivement. La galerie compte déjà beaucoup d'albums. Si vous en possédez en ligne et désirez les partager, il vous suffit d'envoyer le lien à [info@vmcb.org](mailto:info@vmcb.org), et celui-ci sera publié.

Il est déjà temps de penser au rallye Liège Nancy Liège. Aussi, vous trouvez au centre de cette revue toutes les informations relatives à l'inscription. Ne tardez pas à vous inscrire afin de faciliter le travail des organisateurs (de préférence par fichier électronique).

Malgré le fait que la plupart d'entre nous n'est plus à l'école, juillet et août restent synonymes de congés et vacances. Dès lors, je vous souhaite de bonnes vacances et beaucoup de balades.

Prochaine réunion au musée le 15 juillet 2016.

*Eric Lenaerts,  
Président*



Nous avons appris le décès de Philippe Warnant, le 23 mai dernier, à l'âge de 57 ans. Il participait régulièrement à des sorties du Club, au guidon de sa petite BSA rouge.

Nos pensées vont à sa famille et à ses proches à qui nous adressons nos plus sincères condoléances.



## **BSA 557 cc Modèle K 1916-19**

Lors de la première guerre mondiale, l'armée britannique, comme celles des autres belligérants, utilisa des motos en nombre assez important pour l'époque pour ses troupes de liaison.

Certaines de ces motos furent également livrées aux armées alliées comme la France.

En plus des machines réquisitionnées, le gouvernement britannique passa commande chez plusieurs constructeurs nationaux, les principaux étant Douglas avec 18315 motos livrées, Triumph avec 18000 modèles H et BSA avec seulement 1088 unités.

La moto que nous présentons ici est la 557cc monocylindrique modèle K à transmission par courroie. Ce modèle, tant pour la production militaire que civile resta identique de 1916 à 1919.

Conjointement au modèle K, BSA produisit à la même époque le modèle H, identique au K si ce n'est qu'il était équipé d'une transmission par chaîne.

Notons anecdotiquement que les armées européennes accordant peu de confiance aux transmissions par chaîne, les modèles retenus étaient presque toujours équipés d'une transmission par courroie.

L'armée française, par exemple, se fit livrer par Sunbeam des motos à courroie spécialement fabriquées pour elle alors que tous les modèles du catalogue possédaient une transmission par chaîne.

Les motos civiles ainsi que les premières livrées à l'armée étaient noires avec le réservoir vert à bande latérale blanche interrompue par l'insigne BSA.

Une certaine quantité fut livrée à l'armée en couleur Kaki.

De même que les motos américaines Harley-Davidson et Indian, beaucoup de ces motos anglaises ont été revendues dans le civil après la fin de la guerre.

A noter qu'à l'instar de ces motos américaines, un grand nombre portent le millésime 1919.

La raison en est qu'à la fin du conflit, les gouvernements durent honorer leurs commandes en prenant livraison de motos dont ils n'avaient plus besoin.

Elles furent donc vendues dans le civil sans avoir accompli le moindre tour de roue en tant que motos militaires.

L'activité principale de l'usine BSA (Birmingham Small Arms) était la fabrication d'armes.

La production de motos n'était qu'une branche annexe.

Dès juillet 1915, elle tomba sous le contrôle du gouvernement britannique.

### **Fiche technique**

Moteur : Monocylindre à soupapes latérales. 3 1/2 hp, 557 cc , 85X98 mm.

Graissage par pompe manuelle.

Carburateur : BSA à deux boisseaux rotatifs.

Allumage : Magnéto à haute tension commandée par chaîne de marque Ruthard 4.U.1.

Roues : Jantes à talons 26X2,5

Réservoir : 2 en 1. Essence : 1 gallon 1/3. Huile : 1 quart. Pompe manuelle dans le réservoir à huile.

Transmission : Primaire par chaîne de 5/8 X 1/4. Secondaire par courroie de 7/8

Boîte de vitesses : 3 rapports à commande manuelle. Rapports 5 1/2, 8 3/4 et 11 3/4 à 1.

Embrayage : Disques de bronze à sec

Freins : Avant et arrière par poulies à gorge.

Quelques mots sur ce carburateur très particulier :

2 boisseaux cylindriques rotatifs. Un pour l'air et l'autre pour les gaz.

Chacun est commandé par un levier sur une double manette au guidon et, comme sur tous les anciens carbus non automatiques, le pilote devait sans cesse régler son mélange en fonction du régime moteur, de la nature du terrain, de la vitesse ou du ralenti souhaités.

Plus délicat : une molette de richesse était disposée sur le carbu lui-même et devait sans cesse être ajustée pour la mise en route ou pour obtenir un ralenti correct.

L'usage de ce carburateur demandait donc pas mal d'expérience et de doigté.

Et pourtant, le manuel le qualifiait de « semi-automatique ».

Les Triumph de la même époque disposaient d'un carburateur analogue mais avec des boisseaux coulissants.

Photo : Un militaire français à l'allure martiale aux commandes d'un modèle K.

A noter son casque mou enfoncé jusqu'aux oreilles pour éviter qu'il ne s'envole sous l'action du puissant courant d'air engendré par la vitesse phénoménale atteinte par l'engin.

Derrière lui, on voit deux camions Rochet Schneider à droite, les autres étant vraisemblablement des Berliet.

## La vie du club

### Résumé de la balade "Les Tchapèles" du 16 Mai 2016 à Oleye

La Balade Moto "Les Tchapèles" est organisée depuis près de 10 ans le lundi de Pentecôte dans le cadre de la Fête à Oleye. Elle s'articule toujours en 2 boucles avec un passage à Oleye pour midi. Cette année, la boucle du matin emmenait les participants parmi les vergers en fleurs du Limbourg et du Brabant Flamand. Celle de l'après-midi avait pour objectif de remonter le temps, le long de la chaussée Romaine. Les participants ont emprunté la chaussée à Omal, où elle présente un gabarit de grand'route à 2 bandes du XX siècle. Ils l'ont suivie jusqu'à Ambresin où, bien que bétonnée il y a quelques années, elle présente toujours son gabarit d'origine qui date du I siècle. De là, les participants ont suivi la jolie route de la burdinale et serpenté à travers les reliefs les plus pittoresques de la Hesbaye.

Entre ces 2 boucles, le sympathique barbecue de midi était servi sous le chapiteau de la Fête à Oleye. L'ensemble de la balade totalisait 145 km, soit environ 60 le matin et 85 l'après-midi.

La température était certes un peu fraîche, mais il n'a pas plu. C'était l'essentiel.

Message à Mesdames et Messieurs les participants à la balade "Les Tchapèles", du 16 Mai 2016.

Un grand merci à tous pour votre sympathique participation à la 8<sup>ème</sup> édition de la balade "Les Tchapèles". Carine et Murielle ont inscrit au total 33 participants (30 motos).

Il y a eu quelques pannes mineures et heureusement aucun accident de roulage n'est à déplorer. Patrick et Benoît à bord de la BABA (bagnole-balai) ont permis au groupe de clôturer les 2 balades dans les temps. Ils ont fait, comme toujours, un excellent boulot.

Une "surprise" avait été annoncée pour le retour vers 17h. Hélas, certains d'entre vous avaient déjà repris la route et c'est bien compréhensible. La prochaine fois, nous le ferons plutôt à midi. Erreur de programmation. Par un heureux hasard, cependant, les 2 Lauréats des 2 surprises du jury féminin du Comité des Fêtes d'Oleye étaient encore là et donc le "Mustach Tchapèle" de la plus belle moustache a pu être remis à Philippe Leroy et le "Bike Tchapèle" de la plus belle moto à Marcel Dodion.

Certains avaient oublié, en partant, de retirer leur souvenir de participation à la balade "Les Tchapèles" 2016. Heureusement, ils avaient laissé leurs coordonnées à l'inscription et tous les trophées-souvenirs ont pu finalement être remis à qui de droit.

En parlant de souvenirs, les photos et les vidéos de la balade se trouvent sur la page facebook "Les Tchapèles".

Un grand merci aussi à Ivo qui, comme chaque année ouvre son Café le "Winning" à Montenaken, exceptionnellement à 10 heures ce jour-là pour notre arrêt graissage du matin. Merci aussi à Philippe pour son accueil sympathique pour l'arrêt graissage de l'après-midi "Au Vieux Hanefé". Signalons enfin que nous devions le RoadBook à Michel Kersten et cette balade en général aux conseils avisés d'Henri Tibo et de Marcel Dodion.

Ce message a été envoyé quelques jours après la balade à tous les participants qui avaient inscrit leur adresse Email.

A l'année prochaine et en attendant, bonne saison moto à vous.

# Scott Flying Tourer

(Le drôle d'oiseau)

*par Vincent Surson*

En 2011, j'ai eu l'occasion d'assister à l'arrivée d'une grande aventure. Pour les non initié, il s'agit d'une randonnée de plusieurs jours organisée par deux clubs moto ancêtre Belge. Ce fût pour moi le début d'une belle aventure, j'ai tout d'abord entendu un avion, puis vu surgir une moto que je n'avais jamais vue, pilotée par un jeune Néerlandophone. Qu'est-ce que c'est que cela ? « Mais c'est une Scott Flying Squirrel », ehhh bien cela me plaît !!! Dès ce jour, j'ai commencé à m'intéresser à la bête.

Je cherchais une moto à restaurer car, si j'aime rouler, j'aime aussi "mécaniquer". Je me renseigne, via internet et le VMCB, et super il y a un membre qui a une Scott mais qui ne roule avec quasi que sur circuit, je visite le site du Soc (Scott owner's club). Un jour au hasard de mes balades informatiques, je tombe sur une annonce d'une moto dans son jus à la frontière Française. Le temps passe, je me décide enfin, je téléphone au vendeur et me rend à moto voir l'animal. Là, je rencontre un passionné de racing vintage qui possède +/- 50 motos de course, toutes d'époque et de belle facture.

Nous concluons la vente et je me rends chez lui la semaine suivante pour enlever ma Scott. Ca y est, je l'ai, elle est dans mon garage.

Séance photo sous tous les angles détails de ceci ou cela.





Le ressort de rappel du kick est mort. Qu'à cela ne tienne, un coup ou deux coups le moteur n'est pas calé c'est déjà ça, mais le véhicule est vraiment dans son jus, couche de graisse, poussière, selle biplace type banquette avec attaches cassées. Le démontage me prendra presque un an en prenant des photos et des notes de chaque composant démonté.

En tout premier, j'ai démonté le faisceau électrique, la "Magdy no "et l'ai envoyé chez un champion qui a déjà rembobiné la magnéto de ma FN M 70.

Je prends contact avec la DVLA (DIV Anglaise) en vue de l'obtention des papiers mais même avec le numéro de plaque pas moyen, le numéro est toujours utilisé (Bizarre isn't it ?). Je passe donc par le Soc. Avec le numéro de cadre et de moteur je suis enfin renseigné sur l'origine exacte de la moto, une date pour le cadre, une pour le moteur. OK elle n'est pas parfaitement d'origine mais tant pis, elle me plaît et quand je commence quelque chose, en générale je vais jusqu'au bout. Je fais appel à mes souvenirs et j'entame les démarches pour l'obtention des papiers.

Chez nous, c'est compliqué ... déclaration de perte ou de vol des documents originaux au poste de police où je tombe sur un fonctionnaire zélé qui fera des recherches pendant quinze jours pour me dire qu'il ne sait rien faire pour moi. Merci quand même les bachibouzouks. Je prends donc les choses en main, grâce au papier de la DVLA et les informations données par le SOC, je monte un dossier photos et tout le toutim. Je me rends à la douane et là oooh surprise, je rencontre un gars sérieux qui m'écoute et comprend la finalité de ma démarche, il feuillette et re-feuillette le dossier pour enfin me donner le précieux sésame. Ouf, grâce à lui, je peux assurer la moto (même en état d'épave) et obtenir ma plaque. Super !!! Première étape réussie.

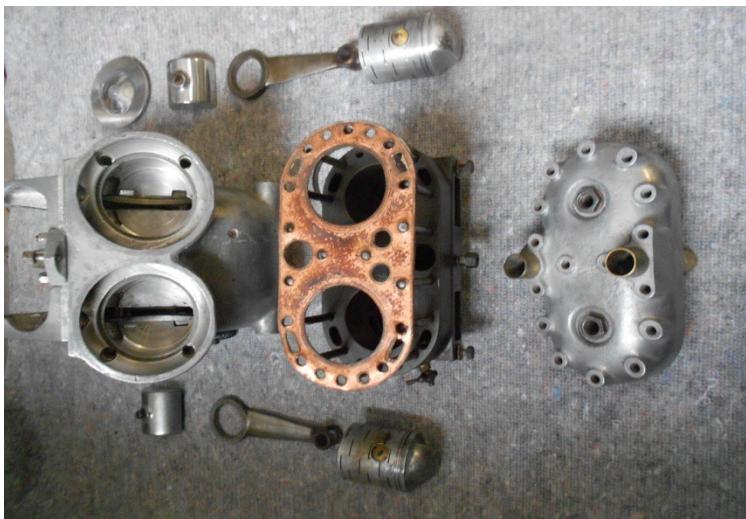
J'attaque la partie cycle, sablage, métallisation, poudrage de la partie cadre, roues et différents accessoires, réfection des bandages de frein, remontage de la partie cycle, cela prend forme.

### Le moteur : (1)

Le gros morceau, j'inspecte et je constate un jeu vertical de 15/10 eme de mm sur l'emballage droit

Le maneton est marqué, je vais devoir démonter la manivelle mais comment faire ???? Aucun mécanicien chevronné ne veut le faire... Une fois de plus, la débrouille, recherche sur le net, téléchargement d'un fichier d'un connaisseur Australien et d'un coup de marteau bien placé la manivelle s'ouvre tout seul. Magnifique.

J'ai la pièce en main, mais pas l'expérience et encore moins les outils pour retravailler le maneton, à nouveau recherche et renseignements. Je trouve un atelier spécialisé qui fera le nécessaire. Entre temps j'ai pris contact avec Roger Moss pour la fabrication de nouveaux pistons. Je le rencontre à Stafford et lui laisse mes deux anciens pistons. J'ai confiance. Je continue sur le reste et il y a du boulot.



#### Le radiateur :

Un coté est écroui et il perd à plusieurs endroits, je vais devoir déssouder et remplacer les pièces défectueuses. Quand j'en parle à des mécaniciens, ils me disent que je dois confier cela à un spécialiste. Oui mais lequel ??? Le seul que j'ai contacté n'a rien su ou voulu faire pour moi !!!

A nouveau la débrouille, trouvé un feuillard de 0.7 mm. Découpe, cintrage, pliante, soudure, mise sous pression, résoudrai après plusieurs essais le voilà étanche. Je planque la pièce, cela c'est fait.



### La boite de vitesse :

Commandée au pied alors que le cadre a le support pour une commande à main (pas bien). Je commande un ressort pour le kick « merci le SOC ». Tout cela à l'air bien mais j'ouvre quand même. Les pignons collent ensemble, mais ne sont pas abimés ou si peu. Un bon gros nettoyage, remontage, embrayage compris et je remets sous huile. C'est bon, c'est étanche. C'est sans compter la mise sous tension avec la chaîne primaire il s'avérera que le carter est fendu au niveau des attaches sur le plateau (invisible à l'œil nu). Je redemonte donc l'ensemble et lui fait prendre un bain d'ultrason (merci Eddy P.) et grâce à l'achat d'un poste TIG inversé au boulot je peux ressouder les fissures.

Une pièce importante de plus en moins. Le confrère du club VMCB et détenteur d'une Scott Flying Squirrel m'ouvre grand son garage pour que je puisse prendre des cotes et des photos du levier, crémaillère et tringlerie de commande manuelle. Je fabriquerai l'ensemble en inox que je polirai.



### Le moteur : (2)

L'atelier spécialisé a fait du beau boulot, le maneton a été retiré et un nouveau installé. Je commence le remontage du bas moteur et grâce à la fourniture des aiguilles par le SOC, le tour est joué. Je recontacte Monsieur Moss pour savoir où il en est avec la refabrication des pistons. Les nouvelles ne sont pas très bonnes, la première coulée a mis en lumière des défauts dans le moule. Celui-ci est à recommencer et cela prendra du coup plus de temps que prévu. Mais ce n'est pas grave car je n'ai pas encore récupéré la "magdyno". Les pistons arrivent enfin mais je n'ai toujours pas récupéré la "magdyno". Je la récupérerai enfin à la bourse de Marche-en-Famenne mais sans la dynamo.

### La pompe à huile :

Démontage complet nettoyage et remontage.  
Pas de problème.

### Le réservoir : (Le deuxième gros morceau)

En apparence il a l'air sain mais après dégraissage il s'avère que la partie huile est bien abimée dans le bas. C'est un gros travail de tôlerie qui m'attend. Je déssoude sans

appréhension et effectivement cela ne va pas être facile. "Singage" découpe de gabarit, pliage étamage, réassemblage, soudage, test d'étanchéité, application de résine époxy avant peinture.



Je repose le moteur pendant les vacances de Pâques, non sans mal et je suis aidé par un voisin passionné de moto, lui aussi. Les premiers coups de Kicks seront épataints et pétaradant, ça dépote mais le pot n'est pas étanche. Et ... catastrophe, j'arrache un goujon de fixation du cylindre. Me voilà obligé de déposer le moteur à nouveau, réparer et reposer le bloc moteur. Bel enseignement, ne jamais aller trop vite !! Je vais finir par savoir la démonter et la remonter les yeux fermés cette machine.

Le tout remonté, il faut trouver les bons réglages, allumages ok. Le plus complique pour moi, c'est la pompe à huile. Combien de gouttes par minute et à quel régime moteur ??? Test, re-test. Cela devrait aller le samedi 14/05/2016. Je prends enfin la route pour aller montrer la belle au voisin passionné. Pas de clics ni de clacs. Mais bonjour les sensations. Quelle machine !! On m'en avait dit beaucoup de bien mais c'est mieux que ce que je connais au niveau de motos pré 40.

Evidemment, il faut comparer ce qui est comparable. Mes points de comparaison sont réduits car je ne possède qu'une petite SOCOCVEL (moteur villiers 98 cc 1947), Fn M70 (moteur 350 cc latéral 1930), Bmw r75/5 (moteur 750 cc 1973).

Pour terminer, je souhaite à tout passionné de moto ancienne de pouvoir un jour rouler sur une moto comme la Scott.

C'est une machine vraiment exceptionnelle même si la mienne n'est pas parfaite, elle est à coup sûr le meilleur investissement en temps que j'ai pu consacrer à la restauration d'une moto ancêtre.

Merci à tous, au sein du Soc pour l'approvisionnement en pièces détachées, aux membres du VMCB pour les différents conseils techniques et matériels, à Monsieur Moss pour son accueil à Stafford et son dévouement à mettre tout en œuvre pour la fabrication de nouveaux pistons. A bientôt sur la route.

Via Secura.

Vincent Surson.

## **Humour du mois**

### **Ecologie**

Ca y est, à l'instar d'Anvers et de nombreuses autres villes européennes, Bruxelles a décidé de s'ériger en zone de basses émissions.

Si la mise en application est prévue pour janvier 2018, les modalités n'en sont pas encore fixées.

Jusqu'à présent, les motos ne seraient pas concernées, mais ne rêvons pas, leur tour viendra. Il s'agira semble-t-il d'une interdiction de circuler pure et simple et non pas d'un droit à la pollution moyennant paiement d'une taxe.

Bruxelles n'a donc pas l'hypocrisie de considérer qu'on puisse acheter la santé de ses citoyens.

Dans le même ordre d'idée, on ne peut que s'interroger sur ce qu'on appelle le « crédit carbone » qui fixe un quota de pollution toléré aux industries et permet aux moins polluantes de revendre une partie de leur crédit à d'autres dont le taux de pollution dépasse le maximum autorisé.

Peut-être devrons-nous bientôt racheter aux détenteurs de véhicules électriques le droit de circuler avec nos bécanes.

Une autre solution serait d'acquérir une moto peu polluante et de faire la moyenne avec nos anciennes.

De quoi faire réfléchir l'un d'entre nous dont l'épouse a décidé d'aller s'établir dans la région bruxelloise.

Devra-t-il systématiquement charger sa moto sur remorque pour ne l'utiliser qu'en-dehors de la zone de BE ?

Et il est certain que d'autres villes suivront l'exemple.

Le Liège-Nancy-Liège devra-t-il un jour se transformer en Esneux-Pont à Mousson-Esneux ?

Une autre question que je me pose est de connaître le nombre d'accidents qui ont été occasionnés par la distraction de conducteurs occupés à regarder leur compteur de vitesse.

Les limitations sont tellement restrictives et coercitives qu'elles amènent beaucoup d'entre nous à rouler un œil sur les panneaux et l'autre sur le compteur.

Et pendant ce temps, on ne regarde pas la route.....

Jusqu'à présent, les conducteurs belges sont heureusement dispensés du permis à point qui souille tellement les caleçons de nos voisins d'outre Quiévrain.

Beaucoup de personnes âgées et qui ne conduisent plus le regrettent.

En France, elles ne se privent pas de revendre leurs points à des usagers qui se sont faits verbaliser en déclarant qu'elles conduisaient leur véhicule au moment de l'infraction.

Ce 8 juin, le soleil semble enfin revenu.

J'espère que personne d'entre nous ne devra faire sécher son habitation suite aux récentes inondations.

Bonnes balades à tous.

## La vie du club

### Légia

Le premier tiers du 20<sup>ème</sup> siècle a vu de nombreux industriels belges, dont beaucoup dans la région liégeoise, se lancer dans la construction de véhicules à moteur.

Parmi eux, les ateliers Jean-Mathieu Deprez-Joassart sis à Herstal, 33 rue des Mineurs.

Fabricants d'armes depuis 1857 et de bicyclettes depuis 1898, ils sortirent en 1901 leur premier modèle de moto, un vélo équipé d'un moteur, vraisemblablement de fabrication suisse ZL, suspendu à l'avant du cadre. « Clip-on » comme on dit outre-manche.

Ce moteur développait la puissance phénoménale d'1cv ½ et il est certain que les mollets du motocycliste étaient sollicités à la moindre déclivité de la route.

En 1902 sortit une moto à proprement parler, avec une partie cycle spécialement étudiée et un moteur Kelecom ou de Dion Bouton disposé à l'endroit traditionnel à la base du cadre.

Le de Dion Bouton, d'une cylindrée de 330 cc, développait 2 cv ¾.

Ces ateliers se seraient également essayés à la même époque à l'élaboration d'une voiturette légère.

Nous ne connaissons rien de plus sur cette marque, éphémère dans la construction de motos, mais qui continua à fabriquer des armes et des bicyclettes jusqu'avant la deuxième guerre mondiale.

J'ai eu l'occasion de récupérer auprès d'un copain du club la partie cycle presque complète, mais de marque inconnue, d'une moto du début du 20<sup>ème</sup> siècle.

Par ailleurs, j'ai trouvé en brocante un moteur de Dion Bouton 2 cv ¾ millésimé 1898.

Il m'est donc venu l'idée de reconstituer ce qui aurait pu être une Légia.

Je n'ai pas l'intention, comme certains l'ont fait, souvent dans un but de spéculation, de faire passer cette moto pour authentique.

Constituée exclusivement de pièces datant de la même époque que la Légia et d'un moteur de la même marque, elle sera certainement très proche de ce que cette dernière devrait être.

Sa restauration sera bientôt terminée.

Certains crieront « Haro sur le baudet ». D'autres peut-être salueront cette initiative.

De toute façon, je m'en fous. Li ci qu'est rogneu, qu'y s'grette.

Amicalement.

Le vieux singe râleur.



## **I**n v i t a t i o n

### **3 Juillet Balade de Noville**

Balade de deux boucles, première boucle dans notre Hesbaye le matin et le Condroz l'après-midi.

Droit d'inscription GRATUIT, itinéraire d'environ 150 km, au Road-Book.

Réservation de votre diner, choix entre boulets frites ou pain saucisse.

8h30 Accueil et inscription à la salle « LE CERCLE » à Noville.

10h00 Départ de la première boucle et retour au CERCLE pour le diner. Arrêt graissage prévu.

Après votre repas, départ de la boucle de l'après-midi pour environ 100 km dans le Condroz et retour au Cercle pour clôturer cette belle journée.

Organisateur : Snellinx Luc 0478 28 75 08

## **I**n v i t a t i o n

### **9 Juillet 1<sup>ère</sup> balade des mopettes Trasenster**

1<sup>ère</sup> balade des Mopettes

Pour : Mobylettes 50cc avant 1980, motos de 200cc maximum avant 1970.

Parcours : +/- 60 km avec arrêts prévus.

Inscription : 5 € (1 boisson comprise)

Lieu : rue Trasenster, 24 à 4870 Fraipont (Trasenster)

Départ : 13h30

Petite restauration prévue à midi: croque-monsieur + salade 5 €

Merci de réserver à l'avance.

Renseignements : Dalem Jean-Christophe 0473 41 09 73, Dalem Pierre-Yves 0471 79 21 82

## **I**n v i t a t i o n

## **17 juillet Balade WANSSUM**

Balade pour moto d'avant 1941. Parcours d'environ 80 km adapté, avec un arrêt pour le diner et pause café.

Prix d'inscription : 15 € par personne (inclus le dîner et le café), payable le jour même. Pré-inscription nécessaire avant le 7 juillet.

Lieu : Piet's Nette Ballentent Geijsterseweg 8 5861 BL Wanssum NL

Départ : 11h00

Renseignements:

Ruud Kersten Tél : +31 478 53 36 08 ou +31 6 22 92 67 74

Mark et Geert de Boer Tél : +31 77 46 31 967 [bigport@live.nl](mailto:bigport@live.nl)

Informations nécessaires pour l'inscription : Nom, adresse, tél, marque, type et année de construction de la moto, numéro de châssis, nombre de personne pour le repas.



## **Le 17 juillet balade musée Marcel Thiry**

Une journée bien chargée réservée aux motos d'avant 1961. Une organisation de Louis Esser, en collaboration avec le VMCB. Parcours de 96 km jusque Habay-la-Neuve, avec arrêt graissage en cours de route.

Lieu : Lierneux, rue de la Gare, 20 (Parking de la salle des fêtes, le Vicinal). Rendez-vous pour les inscriptions et paiement du repas au Café du centre à 200m.

8h00 Accueil

9h00 Départ

12h00 Repas au restaurant L'enfant gâté. Deux choix de plat aux saveurs locales à 20€, une boisson comprise (soft ou bière) : Mignon de porc façon Orloff au jambon Lorrain et fromage d'Orval ou Filet de saumon sauce aneth

Entre 13h00 à 15h00 visite du musée Marcel Thiry, présenté par Mr Jacky Vansuypeene.

15h00 départ de la station service (près du musée) en direction Lierneux avec arrêt graissage à Sibret (parcours de +/- 85 km)

Arrivée vers 17h30.

Réservation obligatoire pour le 10 juillet au plus tard à Louis Esser [louisesser@yahoo.com](mailto:louisesser@yahoo.com) ou par sms au 0499 59 04 51 (Ne pas oublier d'indiquer votre nom, le choix de plat et le nombre de personnes).



## **21 Juillet balade de l'Arbre à Cames**

Balade de l'Arbre à Cames en quelques mots, balade pour motos d'avant 1940.

Droit d'inscription : 25€ sur place dès 9 heures salle communale, rue du village 5170 Arbre (inscription à confirmer obligatoirement avant le 15 juillet).

9 heures : accueil et petit déjeuner, balade d'environ 90 km au road-book ou en petits groupes, camion balai et assistance sur le circuit.

Arrêt diner et arrêt graissage prévus sur le parcours, remise du souvenir dans une ambiance villageoise conviviale.

Une organisation « Arbre avenir et qualité » et du VMCB

Renseignements et inscription : Lardinois Philippe 081 47 91 47 ou par SMS 0474 71 97 72 ou mail [arbracam@scarlet.be](mailto:arbracam@scarlet.be)

## **I**n v i t a t i o n

### **24 Juillet 13<sup>ème</sup> balade Ayeneux**

Ayeneux initiatives, dans le cadre de la fête à la bascule, vous invite à sa balade motos anciennes, contemporaines et scooters, +/- 70 km en matinée et 90 km l'après midi.

Droit d'inscription : 21€ pilote et 18€ passager comprenant : Road book, petit-déjeuner, dîner, goûter et 2 boissons.

8h00 : inscription au chapiteau, rue Longue Voie, Ayeneux

9h00 : formation des groupes départ 1<sup>ère</sup> boucle.

12h à 13h : dîner sous chapiteau, potage et tartifoulette ou cochon à la broche.

13h30 : départ de la 2<sup>ème</sup> boucle.

17h00 : retour au chapiteau, goûter (gaufre + une boisson)

Renseignements Jacky Charlier 04 377 21 17 - réservation souhaitée.

## **I**n v i t a t i o n

### **31 Juillet balade de Cerexhe-Heuseux**

Salle "Le Bienvenu", au centre de Cerexhe Heuseux.

Droit d'inscription : Pilote 15 €, passager 13 €, comprenant le road book, déjeuner, dîner (vol au vent ou boulet, frites à volonté + dessert).

8h30 : Accueil, inscription et collation pour les participants à la balade

9h30 : Formation des groupes et départ de la 1<sup>ère</sup> boucle, environ 60 km

12h00 : Dîner à la salle "AU BIENVENU"

14h00 : Départ de la 2<sup>ème</sup> boucle, environ 90 km

17h30 : Retour à la salle

Organisateur : asbl AU BIENVENU, renseignements : Pierre DORTHU 04 387 57 21

## **I**n f o r m a t i o n



### **Les 1<sup>er</sup>, 2 et 3 juillet 2016**

Comme les années précédentes, l'organisateur offre la possibilité de pass week-end à prix réduit. OFFRE : pass week-end full options 21€ et parking MOTO gratuit (voiture 5€/jour). Possibilité d'effectuer la parade de 14 km sur l'ancien circuit le samedi aux environs de 18h, avant le départ des 4 Hours. Gratuité pour les moins de 16 ans accompagnés.

Remarque : nous ne nous occupons pas d'acheter des pass journaliers.

(*A titre de comparaison, le même pass coûte 40 € (30 € en prévente) + 3 fois 5 € de parking...*

*Pass vendredi uniquement 15€ + 5€ parking*

Pass samedi uniquement 25€ + 5€ parking  
Pass dimanche uniquement 20€ + 5€ parking)

**Réervations avant le 20 juin.**

Envoyez donc immédiatement un mail à [henribovy@gmail.com](mailto:henribovy@gmail.com) ou tél 0488/150228 pour réserver et recevoir les instructions pour le paiement et l'enlèvement des pass.

**10 juillet 4<sup>ème</sup> balade Solex 2016**

Au départ de Remicourt pour vous rendre à Maastricht et retour à Remicourt; Inscription 5€ par Solex

Lieu de rendez-vous et de parking : Avenue Maurice Delmotte à 4350 REMICOURT

9h00 : accueil

9h30 : départ

Nous éteindrons nos moteurs à l'écluse de Lahaye, afin de casser la croûte (chacun prend son pique-nique dans la sacoche = repas + boissons).

Distance : environ 85 km

Pour tous autres renseignements [www.solexiste.be](http://www.solexiste.be)

**21 Aout Leenik Prinstreffen**

Meeting pour voitures, motos, mobylettes et vélos de plus de 25 ans de 10 à 16 heures.

13h30 rallye pour motos d'avant 1980

info : Luc De Man 0475 84 80 49 ou [luc.de.man63@gmail.com](mailto:luc.de.man63@gmail.com)



**SOCOVEL** avec moteur Villiers (98 ou 125) des années '50 (300 €)

Scooter **ZUNDAPP** Bella 150cc, modèle sans carénage (500 €). Les deux motos sont propres, moteur pas bloqué, mais non roulantes et sans papiers.

S'adresser à Victor 0475 95 38 42 ou 084 47 78 52

**ALCYON** 100cc année 1926 plus diverses pièces, **GILLET** 350cc tour du monde 3 vitesses de 1929 + moteur révisé + pièces, **VICTORIA** vicky 38cc de 1952, **WHIZZER** 4 temps 138cc de 1952 + diverses pièces, selle solo chauffeur marque **DENFELD**, **DKW** 50cc modèle 156 de 1964 + deuxième moteur et quelques pièces, lot de pièces : phare avant **NSU** quickly réservoir **BATAVUS** whippet phare à carbure, phare ancêtre, compteur mobylette **PEUGEOT** 1970 Batterie en boite neuve 6v **KOYO**, batterie ancienne 6v **SAAJ**, Phare **BOSCH** H4, klaxon double 6v **MUSE HORN**, 7 carburateurs différents + manette à gaz A voir chez Fernand RAXHON rue de Moresnet 123, 4720 La Calamine. Tél 087 65 33 58 – GSM 0478 55 96 11

Vente aux enchères se terminant le 30 septembre

Les enchères sont à faire par email [CHEVALIER.d.ARTAGNAN68@gmail.com](mailto:CHEVALIER.d.ARTAGNAN68@gmail.com) ou par SMS 0486 29 03 47

**BMW** K75S du 02/02/1993. Remise en état complète c.à.d. remplacés : embrayage, amortisseurs arrière et avant, ventilateur de refroidissement, batterie, ainsi que les pneus. Elle possède aussi l'ABS, ainsi que les poignées chauffantes. Vu tous les frais que j'ai fait dessus, je la vends pour 1600€ ; prix à discuter. VANKERCKHOVEN Christian, rue Charles Jaumotte, 122 à 1300 LIMAL GSM 0475 38 27 74

## cherche

**HONDA DAX** st 50 de 1972, cherche pièces d'origine, documentations, revue etc.... Vetcour Yvan 0497 97 07 97

**FN M70** cherche un PORTE-BAGAGE Christian Vandaele Tel, 03 669 66 10  
chris.vandale@telenet.be

**FN M13 350L** de 1955, Cherche Axe où se loge le câble de compteur dans la roue.  
Crijns Roger 089 61 47 70

Pour **Gillet** milan 250cc 2 T, coudes échappement gauche et droit, réservoir, pédale de frein AR, levier de frein AR et axe avec came sur le tambour Pramafa Alu

Pour **Fn m 70** : 1 T inférieur de fourche avec le tube qui traverse la tête à billes et sur lequel se fixe les ressorts de la fourche

1 **Yamaha** 125 DTMX année +/- 1979 en bon état  
[jean-luc.kuborne@skynet.be](mailto:jean-luc.kuborne@skynet.be) ou 063 44 47 18

## calendrier du mois

19/06	Florennes	0475 36 69 18
25&26/6	WE Nostalgie Herve	087 64 71 36
26/06	Balade Moto Retro Flemalle Classic	0473 40 97 97
2/07	27ème Balade surprise pré 75 Houtland	0478 40 24 49
<b>3/07</b>	<b>Balade de Noville</b>	<b>0478 28 75 08</b>
9/07	Balade mopettes 50 cc et maxi 200 cc	0473 41 09 73
10/07	26ème Balade de l'amitié	0477 87 70 09
<b>17/07</b>	<b>Balade musée Habay la Neuve</b>	<b>0499 59 04 51</b>
<b>21/07</b>	<b>Arbre à Cames</b>	<b>081 47 91 47</b>
24/07	Balade d'Ayeneux	0479 67 73 38
31/07	Balade de Cerexhe	04 387 57 21
31/07	Namur Legend	0496 41 67 87
6&7/08	Vintage Car Bike Bourse Steinfort	+352 621 15 33 11
<b>7/08</b>	<b>6<sup>ème</sup> Hesbytour</b>	<b>0496 23 14 41</b>
7/08	Reynaertrit pré 75 Houtland	+30 114 31 58 30
<b>20&amp;21/08</b>	<b>Liège-Nancy-Liège</b>	<b>0488 15 02 28</b>
<b>27/08</b>	<b>Nocturne</b>	<b>0475 84 14 47</b>
<b>4/09</b>	<b>Balade du Renouveau</b>	<b>04 227 19 79</b>
4/09	Klakvelotreffen pré 1940 Houtland	<b>0477 56 26 19</b>
11/09	Journée du Patrimoine	0475 63 19 57
11/09	Balade d'Automne	0498 31 53 38
11/09	21 <sup>ème</sup> Balade CAG Ghislenghien	0474 98 55 23
18/09	Les Motos Belges	0473 96 00 76
25/09	Balade de Marie-Rose et Marcel Dodion	0473 46 05 57
2/10	Franc-Warrêt	0491 36 80 48
16/10	Bourse Retro Moto Flemalle	0473 40 97 97
31/10	Nocturne Halloween	0479 60 22 27
5&6/11	Bourse Houtland Roeselare	0477 56 26 19

**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**

SOLEXISTE  
SERVICES

0492 76 23 53  
docsolex@solexiste.be

Bro...  
TOUT pour le VéloSoleX... ateliers.  
La qualité, le service, votre image et les délais sont  
Achat-Vente-Entretiens-Réparation-  
Restauration  
Eaux de nettoyage et dégravage de sérigraphie  
Pièces neuves et d'origine  
épurées avant rejet !

[WWW.SOLEXISTE.BE](http://WWW.SOLEXISTE.BE)  
Tél.: 087 20492456 Fax: 087 23 01 73  
info@solexiste.be  
Rue de l'Avant, 19  
4890 THIMISTER

Atmosphère cuir

**Roland Mignolet**  
Selles

Garnissage de side-car  
Garnissage automobile  
643, Chaussée de Tongres,  
4452 WIHOGNE  
[atmospherecuir@yahoo.fr](mailto: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. ...

Cuir 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](mailto: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**  
International  
Belgium s.a.

 **Parker**

 **optibelt**

 **RENOLD**  
Power Transmission

 **ESAB**

 **SKF**

 **SAFE HYDRAULICS**

 **Kranzle**

 **LOCTITE**

 **Co-Joint**

Rue Côte d'Or, 279  
4000 - Liège  
Tel +32 4 252 17 41  
Fax +32 4 252 14 02  
[www.cojoint.com](http://www.cojoint.com)

*Votre Partenaire  
Industriel !*

**Soudure**

**Outilage**

**Étanchéité**

**Pneumatique**

**Produits Techniques**

**Flexibles Hydrauliques**

**Transmission de puissance**

**Nettoyeurs Haute Pression**

*Dépannage  
24/24*

 **TIMKEN**

 **Gates**

 **prevest**

 **GIRPI**

 **CRC**

 **Beta**

 **TRELLEBORG**

 **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**