



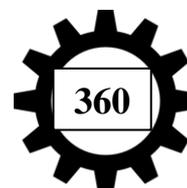
PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



Les moteurs Villiers

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

Mai 2017





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 Chaussée de Tongres 645 4452 Wihogne	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 Ligny	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

ditorial

Chers Amis,

La saison a déjà bien démarré avec un Val Dieu sans pluie et une Croisière Blanche très ensoleillée, finalement pas si mal nommée puisqu'elle nous a emmenés à Stavelot le jour des Blancs Moussis.

Reste à espérer que ce ne soit que les prémices d'une année riche en balades réussies et que tout le monde puisse y prendre un plaisir maximum.

Les organisateurs s'y attellent avec le savoir-faire que nous leur connaissons et nous ne pouvons que leur souhaiter l'entière collaboration de la météo.

A ce sujet, le calendrier comporte des organisations aux thèmes divers : les habituelles balades pour motos d'avant 61 telle que "les Cantons de l'Est", l'élargissement aux motos plus récentes pour quelques balades ("la Condruziennne" et "les petits cubes"), ou encore, "les pré 40" aux tracés et kilométrages adaptés aux demoiselles d'avant-guerre. Il y a également les Coupes Moto Légende de Dijon, où le club sera représenté avec peut-être l'une de vos motos? Bref, il y en a pour tous les goûts, mais surtout voilà beaucoup d'occasions pour nous réunir autour de notre passion commune.

De votre côté, peut-être êtes-vous occupés à peaufiner une ou plusieurs restaurations.

Puissent les cloches vous rapporter de Rome la pièce introuvable qui vous manque pour que votre belle retrouve son dynamisme d'antan.

Votre nouveau CA va déjà bientôt fêter son premier anniversaire. Ce fut et c'est encore un sacré boulot pour ses membres que de reprendre une tâche aussi complexe que la gestion d'une ASBL de près de 800 membres qui fut pendant de nombreuses années presque entièrement entre les mains de deux personnes très compétentes.

Je profite de l'occasion pour vous rappeler que le VMCB est votre club et que toute suggestion de nature à lui apporter quelque enrichissement sera accueillie avec la plus grande attention. J'espère donc vous voir nombreux (ou représenté) à l'Assemblée Générale du 19 mai dont vous trouverez l'ordre du jour et les différents détails pour son bon déroulement dans cette revue.

Permettez-moi de souhaiter la bienvenue à Messieurs Yvan Kricfalusi de Blegny, Pascal Cordier de Nimy, Jean-Claude Genette de Warêt la Chaussée, Pierre Capart de Rixensart, Thierry Pinckers de Dalhem, Raymond Gerard de Bruxelles, Adrien Jowa de Housse et Pierre Gemine de Vaux-Chavanne.

*LENAERTS Eric,
Président*

ans nos familles

Nous devons malheureusement vous annoncer le décès de Mr Henri Geradon, survenu ce 14 mars. Il était âgé de 51 ans et membre du club depuis juillet 2016.

Nous présentons toutes nos condoléances à la famille et aux proches.

article du mois

Les moteurs Villiers

Plusieurs industriels ont fabriqué des moteurs pour motocyclettes mais n'ont pas ou peu produit de motos entières.

Leur activité consistait uniquement à livrer des moteurs à de nombreux constructeurs de motos.

Parmi eux, nous citerons pour exemple les Allemands Sachs et JLO, les Français Chaise et Train, et les Britanniques Villiers et Jap.

Nous nous intéresserons ici à la "Villiers Engeneering Co Ltd qui, durant les 54 années de son activité, va produire plus de 87 modèles différents dans des cylindrées allant de 98 à 350 cm³.

Ces moteurs, fiables et solides, vont équiper près de 70 marques de motocyclettes européennes.

En Angleterre, bien entendu, dont Greeves, Francis Barnett, ou Excelsior mais aussi en Hollande, Allemagne, Autriche, Italie, Espagne, France, dont Monet-Goyon et en Belgique comme Salira et Socovel .

D'autres seront également montés en Australie et au Canada ! Au total, ce sont près de 2.500.000 moteurs qui sont sortis des usines Villiers installées dans la banlieue de Birmingham.

Il faut remonter jusqu'en 1898 pour trouver les origines de la Villiers Cycle Component Company (C'est ainsi qu'elle se nommait à l'origine), lorsque John Marston le créateur de Sunbeam, une firme qui construisait alors de bicyclettes, décida d'ouvrir une petite usine fabriquant des pédales et d'autres accessoires pour bicyclettes.

Le nom de Villiers fut choisi à cause du nom de la rue où allait se trouver la petite fabrique : Villiers Street.

Marston installa son fils Charles comme directeur de la nouvelle branche.

On raconte que les machines des nouveaux ateliers étaient entraînées par un arbre de transmission qui traversait le mur derrières lequel se trouvait l'usine Sunbeam...

Les pédales construites par Villiers dépassaient de loin les besoins de Sunbeam, et, comme il s'agissait d'une marque indépendante, il lui fut facile de fournir d'autres constructeurs.

En 1902, Villiers se mit à fabriquer des roues libres pour les bicyclettes et dans les grandes années de l'industrie du cycle, c'est à dire dans les années dix, la production de roues libres atteignait 80.000 unités par semaine.

C'est seulement en 1911 que Villiers s'intéressa à la motocyclette, d'abord en fabriquant un embrayage multidisque situé dans le moyeu arrière.

En 1912, la maison mère, Sunbeam, avait commencé à construire des motocyclettes, et c'est sans doute pour ne pas se poser en concurrent que Villiers choisit de se consacrer uniquement à la fabrication de moteurs, et de ne pas construire de machines complètes.

Le premier moteur construit par Villiers était un quatre temps, à soupape latérale pour l'échappement et culbutée pour l'admission, de 349 cm³ et équipé d'une boîte à 2 vitesses.

L'ingénieur Farrer, engagé depuis peu par la firme, eut l'idée de lui adjoindre un moteur à 2 temps. Celui-ci devait être nettement plus simple que ce que proposait alors la concurrence pour équiper les motocyclettes légères, et il fallait qu'il soit de meilleure qualité. Il faut dire également que c'est Farrer qui avait construit le prototype du moteur à quatre temps, en 1911, lorsqu'il était directeur de la Palmer Tyre Company, ce qui lui avait permis d'entrer chez Villiers.

Le nouveau moteur fut rapidement prêt. Il s'agissait d'un monocylindre deux temps de 269 cm³ (70X70 mm), équipé d'un palier à rouleaux, d'un large volant moteur externe, d'une magnéto montée en avant du carter, entraînée par une chaîne. Le moteur fut rapidement installé à l'intérieur d'un cadre et testé par son créateur en personne.

Cependant, les autres membres et la direction de Villiers préférèrent jouer la carte de la sécurité, et, lors du Salon de Londres de 1913, les deux prototypes le 4-temps et le 2-temps furent exposés côte à côte.

Le moteur deux temps était proposé aux constructeurs de motos entièrement équipé, y compris d'un silencieux.

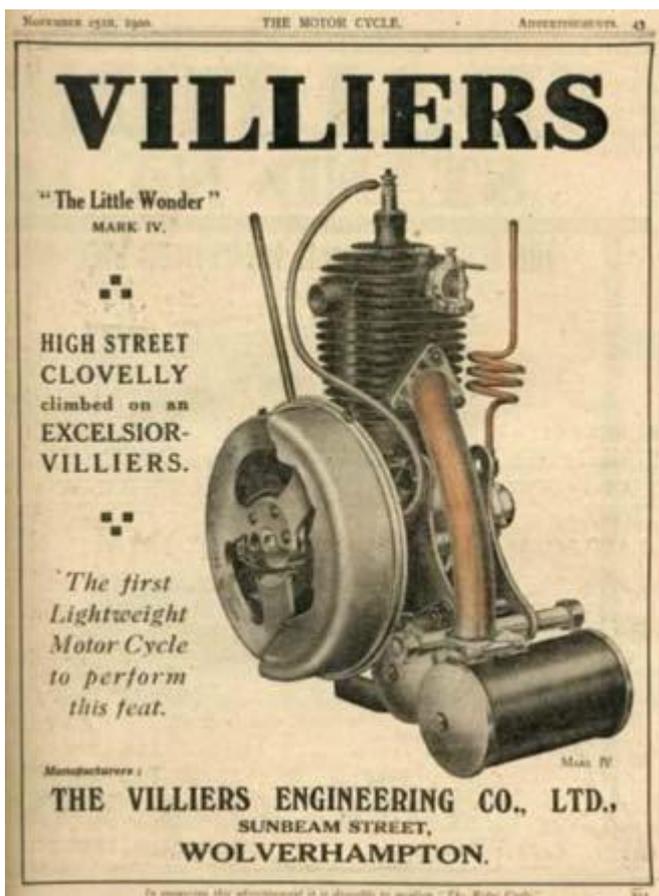
Le moteur à quatre temps était de son côté proposé avec une boîte de vitesses et un embrayage constitué par un cône de bronze commandé au pied ou à la main et comportant un kick.

De plus, on pouvait voir à l'intérieur du Salon une machine équipée de chacun des moteurs. C'est ainsi qu'une Sun avait le moteur à quatre temps tandis qu'une Ixion avait le moteur deux temps.

Ce fut un triomphe pour la machine équipée du deux temps, car elle rapporta des commandes, tant de la part de constructeurs confirmés que de futurs constructeurs, à tel point que la production du moteur à quatre temps fut interrompue pendant un moment.

Avec seulement de légères modifications, le moteur Villiers deux temps de 1912 fut construit jusqu'en 1916.

Pendant la guerre, Villiers se reconvertit dans la fabrication de petit matériel pour l'aviation.

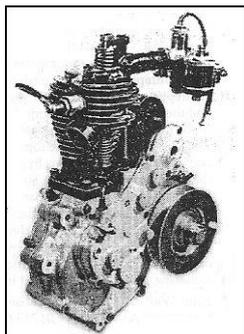


Repris en 1918, le moteur deux temps allait poursuivre sa carrière jusqu'en 1922, subissant toujours des modifications. C'est ainsi que le graissage des derniers modèles était assuré par une pompe à main située sur le côté du réservoir de la moto.

Mais la modification la plus importante fut certainement l'abandon de la vieille magnéto entraînée par chaîne au profit d'un volant magnétique monté sur le côté droit du moteur en bout de vilebrequin. Ce volant avait été étudié par Frank Pountney en 1919.

Cependant, en Grande-Bretagne, le moteur Villiers était concurrencé par d'autres moteurs comme l'Union, les Dalm, Peco, Broler, TDC ou Liberty.

Le constructeur de Wolverhampton avait pour lui la grande qualité de ses moteurs. En 1922, Villiers frappa un grand coup en lançant sur le marché une gamme complète de moteurs : le 147 cm³ Mk6C, le 247 cm³ Mk6A, le 342 cm³ Mk6B. C'est ainsi que la multitude des petits constructeurs, qui fleurissaient à cette époque de renouveau de l'industrie motocycliste purent offrir à leur clientèle un choix plus varié avec trois cylindrées différentes. Par la suite, cette gamme des moteurs Villiers allait s'étendre encore plus et, pour les reconnaître, il leur fut ajouté une lettre distinctive sur la référence : L signifiait 175 CC, D 125 CC, E 200 CC, F 100 CC, H 225 CC. Il n'y avait pas de logique à ce choix de lettre, sauf le choix de la lettre T qui signifiait Twin.



Au milieu des années 20, les volants magnétiques furent améliorés de manière à fournir également du courant pour l'éclairage. Cependant, leur puissance ne permettait pas d'alimenter une ampoule de plus de 4 Watts. Comme il s'agissait d'un courant alternatif, car il n'y avait pas de dispositif de redressement, il était impossible de recharger une batterie. Après quelques tâtonnements, les ingénieurs de Villiers parvinrent à produire du courant continu et surtout à augmenter la puissance débitée par le volant magnétique.

A partir de 1924, Villiers allait encore franchir une nouvelle étape en fabriquant ses propres carburateurs.

En vérité, il s'agissait d'un carburateur inventé par F.A. Mills, à gicleur immergé, et que son inventeur avait exploité déjà depuis deux ans sous son propre nom.

La firme s'agrandit en 1915 par la construction d'un nouvel atelier de fonderie et les vieux cylindres en fonte cédèrent la place à de nouveaux cylindres en alliage d'aluminium.

C'est également à cette époque que fut lancé sur le marché un moteur destiné à la compétition, le 172 cc Villiers Brooklands, qui allait glaner de nombreux succès, dont six records de catégorie au Bol d'Or dans un cadre de Monet-Goyon, ainsi que les deux premières places en 175 cc au grand prix de Suisse.

Les moteurs Villiers allaient continuer leur carrière avec des améliorations constantes comme l'adoption d'un graissage sous pression sur certains moteurs à partir de 1926. L'année suivante vit la sortie d'un bicylindre de 344 cc qui sera monté en Grande-Bretagne sur des Francis-Barnett et en France sur des Monet-Goyon ; mais ce moteur, un bicylindre en ligne, n'aura pas un grand succès, principalement à cause son architecture déroutante.

En 1927, l'équipe Excelsior sur des 250 à moteur Villiers sera la seule marque équipée de moteurs deux temps à terminer l'international six days trial, remportant des médailles d'or.

Au début des années trente, la marque sortit des 172 cc et des 249 cc refroidis par eau dont certains équipèrent des H.R.D.

Il y eut également un monocylindre deux temps horizontal dessiné par Georges H. Jones destiné à animer un petit cyclomoteur, et qui allait connaître un grand succès pendant la guerre comme moyen de transport économique.

Ce moteur de 98 cc à un seul rapport, appelé 'Villiers Junior', équipa en particulier les motos parachutables Excelsior Welbike.



Il y eut enfin le nouveau 125 cc comportant une boîte de vitesses à trois rapports et qui avait un volant magnétique de dimensions réduites.

A partir de ce moteur 125 cc, une fois la paix revenue, allait se développer un grand nombre de motos de compétition qui couraient en 125 cc, une catégorie en pleine expansion. On se souvient des Greeves « Silverstone » et des Dot.

Les usines avaient été réaménagées à la fin des années trente.

A la mort de Sir Charles Marston, Frank Farrer fut nommé directeur, et, en 1957, il fut annoncé que Villiers allait absorber son vieux rival, JAP.

Cependant, JAP avait depuis longtemps abandonné la fabrication de moteurs de moto, pour se consacrer à celle de moteurs industriels, un secteur d'activité où Villiers s'était également imposé par ses moteurs deux temps. Il s'agissait plus d'une rationalisation du marché du moteur industriel que d'une fusion, et Farrer profita de ce changement de situation pour passer les commandes à son neveu Leslie Farrer.

Au salon d'Earls Court en 1962, Villiers présenta un tout nouveau modèle, mis au point par Bernard Hooper et John Favill. Il s'agissait d'un 247 cc (68X68 mm) le « starmaker » destiné au cross et qui délivrait 25 ch à 6500 tr/mn. Cependant, très rapidement, ce moteur fut monté sur des machines destinées aux courses sur circuits et connut ses premiers succès entre les mains de Derek Minter avec sa Cotton-Telsar, John Hartie, Jack Findlay et Bill Smith sur les DMW Hornet.

En 1965, on annonça une nouvelle fusion, Leslie Farrer avait démissionné et la Manganese Bronze Holding, le principal actionnaire de Villiers, prit la majorité des actions. C'est à ce moment que fut fondé Norton Villiers Limited avec le groupe A.M.C.. Il fut déclaré que Villiers ne fournirait plus de moteurs aux autres constructeurs et que la production continuait pour équiper les AJS. C'est également dans les anciens ateliers Villiers qu'allaient être montés les moteurs destinés à équiper les « Norton Commando ».

Ce fut la fin des moteurs Villiers.

Cependant, on en construisit encore à Madras aux Indes jusqu'en 1979.

Notons qu'à partir de 1934, les moteurs Villiers montés sur les modèles de la marque Monet-Goyon seront directement construits sous licence dans l'usine de Mâcon.

Les Villiers "Made in France" seront également montés par d'autres constructeurs français (certains étant d'ailleurs plus ou moins associés à Monet Goyon), comme : Koehler Escoffier, Automoto, Motobloc, Peugeot ou Terrot.

Il en fut de même pour les moteurs à 4 temps suisses MAG montés sur certains modèles de ces marques.

Ces moteurs fabriqués en France jouissent d'une moins bonne réputation de fiabilité que leurs homologues britanniques.

illet d'humeur

Restons jeunes

Jean-Pierre Beaufays

Force m'est de constater que nos motos vieillissent de moins en moins vite..

Au début de notre club, il y a déjà 46 ans, les motos participant à nos balades devaient être de construction antérieure au 31-12-1930.

Pour nous qui n'avions pas connu la guerre, ces machines, vieilles d'à peine 40 ans, paraissaient antédiluviennes et, à part quelques exceptions qui passaient pour des curiosités, nous ne nous souvenions pas d'en avoir vu circuler sur nos routes.

A Liège dans les années 60, avant que le virus de la collection ne nous contamine, un vieux pépère passait de temps en temps sur une Saroléa des années 20. Il provoquait un attroupement de curieux partout où il stationnait sa bécane.

Plus étonnant encore. Dans ma région, un jardinier se rendait chez ses clients à bord d'un side BSA M20. Tout le monde se retournait sur son passage amusé par cette vieille moto avec une tondeuse logée dans le panier de son side et qui pissait à l'huile comme presque toutes les motos de votre serviteur.

Et elle n'était pourtant âgée que d'environ 25 ans.

Le même âge qu'a actuellement une moto de 1992.

Difficile pourtant à présent de considérer comme ancienne une moto de 1992 dont de nombreux exemplaires sillonnent encore quotidiennement nos routes.

On voit par exemple de nombreuses BMW série 5 et 6 utilisées en tant que monture 'de tous les jours'. Ces motos n'attirent le regard de personne et pourtant, le modèle a 48 ans.....

Je pense que plusieurs facteurs entrent en jeu pour expliquer ce phénomène.

Les progrès techniques, même s'ils furent indéniables au cours de ces dernières années, ont été beaucoup plus rapides et surtout plus spectaculaires durant la première moitié du 20^{ème} siècle que par la suite.

La fiabilité grandissante des motos a fait que celles-ci pouvaient être affectées beaucoup plus longtemps à un usage quotidien.

L'intérêt pour les néo-rétro ou customs entraîne la production de très nombreuses machines différant peu par l'aspect de modèles vieux de 40 ans ou plus.

J'ai retrouvé dans un vieux Moto Magazine datant de 1934 un article consacré à 'La plus ancienne moto circulant encore en Belgique'.

Suivait la description et l'essai d'une Saroléa datant de 1914.

Cette 'Très ancienne moto' était pourtant seulement âgée de 20 ans.

Une moto actuelle vieille de 20 ans est encore une machine très moderne.

Et pour les automobiles, le phénomène est encore plus marquant.

Si les 'caisses carrées' en circulation commençaient à se faire très rares sur nos routes dans les années 50 alors qu'elles étaient âgées de seulement 30 ans pour les plus anciennes d'entre elles, les quelques unes qui circulaient encore dans les années 60, généralement aux mains de pères dont c'était la première, seule, et probablement dernière voiture, faisaient réellement figure d'attraction.

En comparaison, alors que je dégustais naguère un café à la terrasse d'un café dans une ville touristique de la région, je me suis amusé à répertorier les voitures datant de plus de 30 ans que je voyais circuler.

Nous étions alors avant le phénomène 'plaques O' et pourtant elles représentaient au moins 5% des véhicules de passage.

Curieusement également, un véhicule qui nous paraissait ancien il y a 40 ans ne nous paraît pas plus vieux maintenant qu'alors. Et ce, même s'il est deux fois plus âgé qu'il ne l'était à cette époque. Comme si le temps n'avait pas de prise sur nos montures.

Si, pour toutes ces raisons, il est malaisé pour nombre d'entre nous de considérer comme anciennes des motos postérieures à 1960, il est quand-même intéressant de se demander ce qu'en pensent les jeunes.

Je crois que leur vision est très différente de la nôtre.

Pour exemple, je déambulais il y a quelques jours dans l'artère commerçante d'Esneux et je vis un groupe de jeunes contempler d'un air admiratif une bécane japonaise, je suppose ancienne (je les connais très peu) pour laquelle je n'aurais pas consenti le moindre regard.

Ce qu'on a connu neuf ne nous paraîtra jamais ancien.

C'est probablement de nouveau une attitude d'auto-défense pour refuser de nous voir vieillir.

Je terminerai en précisant l'évolution de l'âge minimum requis pour que nos motos soient prises en considération par le VMCB.

Un peu n'importe quoi a été dit à ce sujet et je rends ici hommage à Michel Bovy qui a, avec le soin qu'on lui connaît, conservé une copie de tous les procès-verbaux des Assemblées Générales du VMCB et s'est donné le travail fastidieux de rechercher ceux où se sujet était abordé.

Précisons que ces dates concernent le club en général et peuvent différer de celles concernant certaines organisations en particulier, dont les âges de participation sont toujours restées au choix de l'organisateur à condition qu'elles restent dans les limites de celles-ci-dessous.

Lors des 2 premiers 'Rallyes de Verviers' en 1969 et 1970 organisés par le Vétéran Car club de Belgique, la date limite, comme pour les voitures de ce club était le 31-12-1930.

Première AG du VMCB en 1971 : 1930 mais proposition pour 1934.

AG de 1974 : 31-12-1934.

AG de 1977 : Echelle mobile de 40 ans.

AG de 1981 : Suppression de l'échelle mobile et date fixée au 31-12-1945.

Ceci, afin d'inclure les motos militaires de la deuxième guerre.

AG de 1985 : Maintien au 31-12-1945 mais acceptation des motos de fabrication belge jusqu'au 31-12-1960.

AG de 1987 : 31-12-60 pour toutes les motos avec exclusion des machines de fabrication japonaise.

Amusant de constater qu'on avait décidé d'accepter des motos vieilles de seulement 27 ans.

Comme si, à présent, on les acceptait jusque 1990.

Impensable. Et pourtant à l'époque, la décision avait été adoptée sans trop de commentaires.

Depuis, nos motos n'ont plus vieilli.
Nous non plus d'ailleurs. Il suffit de nous regarder pour s'en convaincre.....

Bonnes balades à tous.

Assemblée générale du VMCB asbl

vendredi 19 mai 2017

à 20H00 précises

au Musée des Transports en Commun

rue Richard Heintz, 18 4020 LIEGE

Accueil dès 19h30 téléphone du jour 0470/85 61 45

Ordre du jour

1. Mot d'accueil du président
2. Liste des présences
3. Approbation du rapport de l'AG du 15 avril 2016, publié dans la revue de juin n°349,
disponible sur le site du VMCB
4. Rapport d'activité 2016
5. Présentation et approbation des comptes de l'exercice 2016. – Rapport des vérificateurs aux
comptes et vote.
6. Décharge à donner au conseil d'administration, pour sa gestion de l'année 2016. Vote.
7. Présentation et approbation du budget 2017 et vote.
8. Cotisation (la cotisation à 17 euro ?)
9. Compte rendu sur les modifications des statuts souhaitées par l'AG du 15/04/2016 . En
particulier l'article 16 qui impose d'être membre (associé) pour pouvoir présenter sa
candidature au poste d'administrateur.
10. Compte-rendu de l'AG de la FBVA.
11. Clôture de l'Assemblée Générale.
12. Divers.

Points demandé à l'avance par écrit par les membres.

1- Patrick CRAENEN

RAPPEL : chaque membre présent ne peut faire valoir qu'**une seule et unique procuration.**
Celle-ci doit être nominative (pas de procuration en blanc)

PROCURATION

Je soussigné (nom, prénom),

.....

N° de membre :

donne procuration à (nom, prénom)

pour voter en mon nom lors de l'Assemblée Générale du Vétéran Moto Club Belge du
vendredi 19 mai 2017.

Fait à, le

Signature

Etat du patrimoine 2016

Avoirs		Dettes	
Immeubles (terrains, constructions)		Dettes financières	
- appartenant à l'association en pleine propriété			
- autres			
Machines		Dettes à l'égard des fournisseurs	5
- appartenant à l'association en pleine propriété			
- autres			
Mobilier et matériel roulant		Dettes à l'égard des membres	
- appartenant à l'association en pleine propriété			
- autres			
Stocks	3.967	Dettes fiscales, sociales et salariales	
Créances	8		
Placement de trésorerie	56.000		
Liquidités	9.416		
Autres actifs		Autres dettes	
Droits		Engagements	
Subsides promis		Hypothèques et promesses d'hypothèques	
Dons promis		Garanties données	
Autres droits		Autres engagements	
Total Avoirs et Droits	69.391	Total Dettes et Engagements	5

Etat des dépenses et des recettes 2016

Dépenses		Recettes	
Marchandises et services	37	Cotisations	12.783
Rémunérations		Dons et legs	
Services et bien divers	12.031	Subsides	
Autres dépenses	116.001	Autres recettes	117.286
Total des dépenses	128.068	Total des recettes	130.069

BUDGET 2017

Dépenses		Recettes	
Marchandises et services	100	Cotisations	12.900
Rémunérations		Dons et legs	
Services et bien divers	11.300	Subsides	
Autres dépenses	139.180	Autres recettes	139.155
Total des dépenses	150.580	Total des recettes	152.055

Ma balade de Val-Dieu

J.C. Brisko, alias Olaf

Mars est en général la reprise des balades avec nos chers jouets, habituellement la saison démarre par la croisière blanche, cette année, petite variante :deux modifications s'imposent d'abord la date OUI ! BOF!, ensuite et pas des moindres, l'itinéraire complètement modifié.

Une autre région nous a été offerte en quelques mots :Gelivaux, Hayen, La Haze, Sprimont, Comblain, Geromont, Martinrive, Chambralles, Hamoir, Oneux, Grand-Rechain et ensuite retour vers Val-Dieu.

Beaucoup de petites routes romantiques, de beaux chemins un peu oubliés, notamment par moi qui les ai pratiqués pendant quelques années. Quel bonheur de les retrouver ! Que de souvenirs! Comme le temps a passé et tout compte fait, très vite !

Les agréables moments ne sont pas encore terminés. Premier arrêt graissage à Sprimont, près de la poste « le Panama », un établissement bien agréable et très accueillant, la patronne de service, dynamique et souriante. Bon choix. De plus, un Parking aisé.

Poursuite de la balade vers le repas de midi, "Le Clapotis", à HAMOIR, (belle terrasse pour le bon-temps), là aussi un très bon accueil, le resto nous était réservé. Service drink et repas, parfait, très efficace, avec le sourire et professionnalisme. A recommander.

Retour direction Fraipont, deuxième arrêt graissage à Grand-Rechain au Cercle Saint-Augustin, un établissement surprenant, des gens sympathiques, disponibles, où toutes les boissons sont à 1,50 €.

Pour moi, le retour sera un peu plus direct, maison, tout de même 158 km, je me suis régalé, rien que du bonheur, et tout cela avec une météo qui nous a gâté.

Membre du VMCB depuis +/-1999, j'ai participé à beaucoup d'autres balades, très certainement aussi belles, et aussi pleines de bons souvenirs, mais celle-ci m'a personnellement bien interpellé, peut-être aussi grâce à la météo très agréable.

Félicitations aux organisateurs qui, de près ou de loin, ont contribué à cette balade.

Informations

Louis Esser propose un site comprenant des manuels de nombreuses marques de motos (le lien est à votre disposition sur le site du VMCB dans la rubrique lien) :

<http://www.pdfmotomanual.com/index.php?r=site/page&view=manuales&key=B>



Le dimanche 30 avril 4ième pré-40 à Saint Hubert

Balade réservée aux motos d'avant 1940.

NOUVEAUTE 2017

2 parcours au choix : court de **117 km** ou long de **152km**.

C'est l'occasion unique de participer sur votre moto très ancienne avec un itinéraire étudié sans côtes infernales.

Accueil dès 9h00 à « Au Bon Vivant », rue du centre, 26 à 6870 Vesqueville

Départ à 10h15 pour une boucle apéritive de 46km.

Retour à Vesqueville vers 11h30

Repas à « Au Bon Vivant ».

Spaghetti bolognaise à 9€

Brochette de boeuf, frites, salade à 18€

Attention, ce n'est pas un restaurant. Réservez votre repas avant jeudi **27 avril 20h00**.

Départ vers 14h00 pour la boucle courte ou longue. Arrêt graissage à Bastogne au Café des sports.

Retour vers 17h00 à « Au Bon Vivant »

Une organisation VMCB représentée par Roland Mignolet

04/278 32 50 (jour) 04/224 28 79 (soirée) atmospherecuir@yahoo.fr

Le samedi 6 mai : 34ième Houtlandroute pour motos pré-1975

Tour en groupe dans la région de Lichtervelde (Houtland=pays de bois)

Départ à 9h00, arrivée à 17h00 à Lichtervelde, Katelijnenhof, Heirweg, Beveren-Roeselare

Cadeau pour tous les participants inscrits.

Pré-inscription obligatoire.

Trophées spéciaux pour la plus ancienne moto, le pilote le plus âgé et le plus jeune.

Dépannage prévu

Info: Miguel Garwig

Mobile: 00 32 (0)497 13 81 51

E-mail: miguelgarwig@hotmail.com

Le dimanche 7 mai la balade des Petits Cubes

Balade de deux boucles pour environ 100 km au total, Marchin-Rendeux-Marchin réservée au cyclo 50cc maximum, avant 1980 et motos maximum 250cc avant 1961.

8h00 : Accueil au Café Ruelle, place de belle-Maison 17, Marchin 4570

9h30 : Départ pour environ 50 km avec un arrêt à Grand-Han la passerelle

12h30-13h00 dîner au manège de La Golette 15, 6987 Rendeux

Choix entre Spaghetti à 13€ ou Boulet sauce poivre frites à 16€ compris une boisson (soft bière ou verre de vin + café dessert)

14h30 : Départ pour environ 55 km avec un arrêt encore à déterminer

17h00 : Retour au café Laruelle

Infos et réservations Leroy Philippe tel 0495/777.521 ou E-Mail pady1er@gmail.com
Une organisation VMCB représentée par Philippe Leroy

Le dimanche 21 mai La Condruzienne

Vous l'attendiez depuis longtemps, elle est enfin de retour.

Le dimanche 21 mai prochain, la Condruzienne reviendra après sept années d'absence. Le VMCB m'ayant autorisé à accepter des motos un peu plus récentes (ou moins vieilles) qu'à l'accoutumée, cette balade sera donc ouverte aux motos depuis les origines jusqu'à 1975. Chacun roulant à son rythme et avec son propre road-book, la cohabitation ne pourra être qu'harmonieuse. Le principe de cette journée restera le même que lors des cinq éditions précédentes à savoir une rencontre entre copains passionnés roulant sur de belles machines, la découverte de routes et paysages du Condroz et le plaisir de suivre le tracé sur le road book. Le départ aura lieu à Poulseur, au café Le Poul's, sur la place, à partir de 8 heures 30. Départ pour une journée de 180 kilomètres en suivant les notes. Arrêt graissage à Modave, pause de midi près d'Yvoir et graissage de l'après-midi dans les environs de Durbuy avant de revenir à Poulseur.

L'inscription est gratuite, une participation aux frais de 25 € vous sera demandée pour le repas de midi (apéritif, buffet campagnard, dessert, café, vin). Le paiement se fera au départ.

Pour une bonne organisation de la journée, merci d'annoncer votre présence auprès de Bernard soit au 0476 94 82 15 ou bernarddeharlez@yahoo.com. Vous en profiterez pour dire si vous préférez un road book au format A4 (paysage) ou A5.

Une organisation VMCB représentée par Bernard de Harlez.

Le dimanche 21 mai 9ème Balade Campine Pré-45

De préférence pour motos d'avant 1945

Dimanche 21 mai 2017 à Peer

ARIEL RACING TEAM

Oeufs aux lardons à partir de 9h.

Départ libre à partir de 12h (route fléchée)

Pause boisson en cours de route

Pause café

Adresse: Ondermeel 16 à Peer

Info: Peeters Roger tel 0472/85.33.80 E-Mail rgrpeeters@yahoo.com . Ariel Racing Team/Facebook

Suivre les panneaux: Pré '45

Le dimanche 21 mai Wasmes-Audemetz-Briffoeil

Balade pour motos anciennes d'avant 1940, d'environ 130 km.

Où : au dépôt du tram, autoroute E42 Mons-Tournai, sortie n°30 (suivre les flèches MOTO RETRO.)

8h00 à 9h15 : accueil et petit-déjeuner

9h30 : Départ de la première boucle (70 km) avec arrêt boisson.

12h00: Retour au dépôt du tram, diner barbecue.

14h30: départ de la deuxième boucle (60 km) avec arrêt boisson.

17h00 Retour au dépôt du tram.

Inscription est de 22 euros, elle comprend : le petit déjeuner, l'apéro, le repas barbecue, le dessert + café et souvenir.

Le paiement se fait le jour de la balade, le parcours de 130 km est fléché.

Infos : Patrick Jonniaux tel 0477/ 96. 28. 78 E-Mail: patrick-30@hotmail.be

Le dimanche 28 mai premier “ Cyclomot'Arbre”

Exclusivement réservée aux cyclomoteurs et vélomoteurs de maximum 50cc et avant 1982. Balade de +/-60 kms autour du village d'Arbre pour (re)découvrir une magnifique région à une allure cyclomotoresque...

10h00 Départ en groupe de la salle communale bien connue des « Arbre à Camistes »

13h00 retour pour le brunch à la salle avec remise du souvenir.

Assurance et immatriculation obligatoire. Il sera demandé la preuve d'assurance par l'organisateur avant le départ.

Prix : 10€ comprenant le café-galette du matin, le « brunch » de midi et le souvenir.

ATTENTION un maximum de 50 cyclomoteurs acceptés.

NB : les éditions suivantes seront adaptées en fonction de cette grande première !

Inscription obligatoire avant le 21 mai au plus tard chez Philippe Lardinois (arbracam@scarlet.be ou par tél. au 0474 71 97 72 ou par SMS)

Une organisation VMCB représentée par Philippe Lardinois.



Vendre

Pour **FN M70**; pignons d'origine neufs de boîte de vitesse à vendre

Roland Servais , rolandser@gmail.com

Un ami Français vend **Monet Goyon L5A1** 1934 500 cc soupapes latérales

Complete avec phare. Avec side car complet sauf dossier et saute vent

La moto est restaurée , pas le side car.

Moteur , boîte de vitesse roues , révisés par spécialiste Bugatti reconnu

Prix : 6500€

Photos sur le site. Contact : rolandser@gmail.com

BMW 90S grise très bel état avec papiers Belge.

GILLERA sei giorni 150cc avec papiers Belge

Nombreuse pièces sur renseignements.

Choix entre une dizaine de **MOTO-GUZZI** entre 1940 et 1980 toutes roulantes, pour plus d'infos Iannelli Cataldo 04/351.73.94 ou 0496/845.085.

KAWASAKI éliminator 248cc année 1991

HONDA Gold-wing 1500cc full option doseret radio-cassette, 10/1989

Pont **Isetta “BMW”**

Collignon Georges tel: 0494/630.440

Solide **remorque** artisanale pour side-car ou deux motos.

Châssis galvanisé et garnitures en alu.

Plateau: Longueur 1.9 m, largeur 1,60 m; largeur hors tout 2 m.

Prix: 500 €

Bovy Henri 0488 150 228

MATCHLESS GL 3S, 350 cc de 1957 bel état d'origine avec carte grise belge, essai à volonté sur rendez-vous. Offre à partir de 3.800 €.
Tél : 0494 234 710 – jp.amil@yahoo.fr

ATTENTION, moto volée 350 FN latérale de 1931, châssis : 17.080
moteur : 17.080
plaques immatriculation 245.542
j.billadeco@gmail.com

herche

Je recherche pour **Matchless** (Jampot) ou **AJS** des années 54 à 56 environ le garde-boue avant et sa tringle de support.
0496/690924 Lanride@gmail.com

Caches aluminium de carburateur pour **DKW RT 200**. Dalem Jean-Christophe 0473/41.09.73

Recherche piston, complet si possible, pour 250cc Gillet 2t superconfort, cote nominale au mieux ou pour réalésage.
Paul Lambert 0475 872 120.

Pour **GILLET** Légia 200 cc 1953 cherche roue AR ou bien jante 19 x 3 “ .
mark.bijvoet@dentsply.com

ATTENTION, moto volée 350 FN latérale de 1931, châssis : 17.080
moteur : 17.080
plaques immatriculation 245.542
j.billadeco@gmail.com

alendarier du mois

30/04	Les blouses Blanches	087/67.99.61
30/04	4^{ème} Pré 40 à Saint-Hubert	04/278.32.50
30/04	6 ^{ème} randonnée internationale Molsheim	06.01.93.55.05
06/05	34 st e Houtlandroute (pre 1975)	0497/ 13.81.51
07/05	Petits Cubes	0495/77.75.21
07/05	Treffen der Zuiderkempen	014/54.81.17
14/05	Marche-Bastogne-Marche	0498/31.53.38
19/05	Assemblée Générale du VMCB	0470/85.61.45
21/05	La Condruzienne	0476/94.82.15
21/05	9 ^{ème} balade Campine pre 45	0472/85.33.80
21/05	Balade pré 40 Wasmes-Audemetz-Briffoeil	0477/96.28.78
27&28/05	Coupe Moto Légende	0473/41.09.73
28/05	Balade à 2970 Schilde	0477/27.73.72
28/05	Cyclo Mot-Arbre à Arbre	081/47.91.47

03/06	Balade Motos Verte Classiques	0496/50.90.39
04/06	Balade Motos route "Ancêtre" pre 80	0472/10.49.66
04/06	Balade légende auto/moto	0479/60.22.27
04/06	Eddy's Tour	0495/75.72.20
04/06	Balade Moto Retro Flémalle Classic	0473/40.97.97
05/06	7 ^{ème} Verkenningssrit pour motos pre 1990	311143155830
05/06	Balade ancienne motos de trial	0496/50.9039
10/06	Pré 60 à Court St Etienne	0476/78.84.61
11/06	Bourse à Court St Etienne	0479/12.62.49
11/06	30 ^{ème} Rallye Court St Etienne	0476/52.14.08

— Ets ANDRE —



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



Roland Mignolet

Selles
Garnissage de side-car
Garnissage automobile

643, Chaussée de Tongres
4452 WIHOGNE

atmospherecuir@yahoo.fr

04 278 32 50
fax 04 278 71 61



TOITURE SANTO

Père & Fils

Grand Rue 52
4870

TROOZ

04/ 351 75 01
0495/ 32 23 63



Etre vu, c'est être connu !

Votre partenaire en vêtements
publicitaires, sportifs
et professionnels.

Broderies et sérigraphies réalisées
en nos ateliers.

La qualité, le service, votre image et
les délais sont nos priorités !

Eaux de nettoyage et dégravage de
sérigraphies épurées avant rejet !

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



0492 76 23 53
docsalex@solexiste.be

TOUT pour le VéloSoleX
Achat-Vente-Entretiens-
Réparation-Restoration
Pièces neuves et d'origine
WWW.SOLEXISTE.BE

0492/ 76 23 53
Chavée des Loups 6 B
4280 THILINES

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

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