



PB-PP  
BELGIE(N) - BELGIQUE

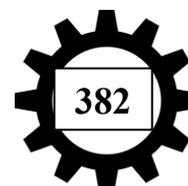


## Petit historique de l'évolution de nos carburants



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

Mars 2019



# **VETERAN MOTO CLUB BELGE**

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

Informations générales sur le club                      **0470/856 145** [info@vmcb.org](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	0475/84 14 47 <a href="mailto:president@vmcb.org">president@vmcb.org</a>
<b>Vice-Président</b>	Philippet Eddy	
<b>Trésorier</b>	Rue de l'Arbre Croix 272 4460 Horion-Hozemont	0475 80 09 08 <a href="mailto:eddy.philippet.vmcb@gmail.com">eddy.philippet.vmcb@gmail.com</a>
<b>Secrétaire</b>	Vandermersch Ann Chaussée de Tongres 645 4452 Wihogne	04 224 28 79 0496 14 84 69 (soir uniquement) <a href="mailto:info@vmcb.org">info@vmcb.org</a>

## **Responsables de la revue**

Leroy Philippe Ronheuville 35 4570 Marchin	085 21 14 57 0495 77 75 21 <a href="mailto:pady1er@gmail.com">pady1er@gmail.com</a>
Mignolet Roland Chaussée de Tongres 645 4452 Wihogne	04 278 32 50 (journée) 04 224 28 79 (soir) <a href="mailto:atmospherecuir@yahoo.fr">atmospherecuir@yahoo.fr</a>

## **Administrateurs**

Beaufays Jean-Pierre Chemin des Crêtes 116 4130 Esneux	0477 20 51 00 <a href="mailto:jpbeaufays@skynet.be">jpbeaufays@skynet.be</a>
Deneve Michel Rue Bruyères Caton 33 1390 Grez-Doiceau	010 84 06 77 0497 52 71 01 <a href="mailto:mich.deneve@skynet.be">mich.deneve@skynet.be</a>
Grenier Eddy Rue Large Ruelle 20 4470 Saint-Georges	0495 75 72 20 <a href="mailto:motofn91@gmail.com">motofn91@gmail.com</a>
Lange Philippe Rue de Lens St Servais 5 4254 Ligney	0496 23 14 41 <a href="mailto:phil.lange@skynet.be">phil.lange@skynet.be</a>

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

## ditorial

*Chers amis,*

*Permettez-moi de souhaiter en votre nom la bienvenue à Michel Degueldre de Binche, Camille Menten de Alken, Philippe Geva de Quaregnon, Olivier Duquesne de Kraainem, Marc Leyder de Assesse, Stéphane Molitor de Beaufays venus nous rejoindre en ce début de saison. Nous aurons plaisir de les rencontrer lors des prochaines balades et autres réunions club mensuelles.*

*A l'heure de vous écrire, les préparatifs relatifs aux premières balades VMCB de l'année vont bon train. Il est de coutume lors du Coup de Kick de Val-Dieu pour les heureux veinards d'y participer avec leur dernière acquisition et/ou restauration hivernale. Perpétuons cette tradition, ce qui ne manquera pas d'alimenter nos discussions durant les haltes tout en étant en admiration devant ces motos « sauvées » et remises sur la route. Je me permets de retaper sur le clou au sujet des écrivains en herbe que vous êtes, n'hésitez donc pas à alimenter votre revue d'anecdotes et autres comptes rendus de balades auxquelles vous avez participé.*

*Après moult reports, et pour finalement malheureusement aboutir à un retard, les cartes vertes Ethias 2019 sont arrivées dans vos boîtes. Visiblement, l'heure n'est pas encore à l'écologie étant donné qu'une police équivaut à une enveloppe et un bulletin de virement. Nous travaillons avec la compagnie afin de trouver un moyen pour faciliter le paiement pour l'an prochain. La facture groupée semble une option exclue, mais la domiciliation est dans l'ordre du possible. Nous ne manquerons pas de vous tenir au courant des possibilités.*

*Vous l'avez constaté, le petit calendrier jaune est bien rempli. Les lieux et heures de départ, numéros du point de contact, ... des activités seront détaillés le mois qui précède dans la revue et sont à tout moment disponibles sur le site du VMCB, rubrique calendrier. Vous n'avez pas manqué de remarquer que l'Assemblée Générale (AG) est prévue le 17 mai au musée des transports de Liège. Aussi, si vous désirez mettre un point à son ordre du jour, veuillez le faire auprès de notre secrétaire avant le 12 avril afin que celui-ci paraisse, comme il se doit, dans la revue de mai précédant l'AG conjointement aux convocations.*

*Je vous souhaite un bon début de saison et une bonne lecture de la présente revue. Prochaine réunion club, vendredi 15 Mars 2019.*

*A bientôt,  
LENAERTS Eric,  
Président*

## **D**ans nos familles

Nous venons d'apprendre le décès de la maman de Bernard de Harlez le dimanche 10 février.

Le VMCB présente ses plus sincères condoléances à la famille.

## **L**a vie du club

### **Souvenirs d'un ancien**

Deuxième partie

### **Histoire d'une passion**

*Michel Möhring*



Cette moto est vraiment caractéristique de la période qui a suivi la guerre 14-18. En effet, à partir de ce moment tout va aller très vite dans l'évolution du monde de la moto.

Vers 1925 tout sur une moto aura radicalement changé.

Jusque-là, la moto n'est qu'une espèce de vélo sur lequel les constructeurs ont adapté un moteur et un réservoir à essence suspendu au cadre.

Cadre renforcé, souvent dédoublé dans sa partie supérieure pour la rigidité de l'ensemble. Cette conception a valu à ces motos de porter l'appellation de « entre-tubes ». Vous apercevez sur la photo de l'épave que je vous présente le réservoir glissé « entre les tubes » de cadre. Après cette période, la moto devient elle-même et reconnue comme telle. L'esthétique est celle que nous connaissons encore aujourd'hui.

L'épave de cette Saroléa est pour ainsi dire complète et j'estime que je suis capable de la restaurer en y mettant le temps et les petites pièces qui me manquent ne sont pas introuvables à mes yeux. Faire revivre un tel engin est un défi passionnant. Un an est nécessaire pour la remettre sur ses roues et la réentendre ronronner sur nos routes.

En court de restauration, je suis surpris par le système de freinage choisis par le constructeur. Le frein avant est exactement celui d'un vélo, c'est-à-dire 2 blocs qui agissent sur la jante par l'intermédiaire d'une tringle. Je ne suis pas sûr de son efficacité sur une moto capable de rouler à 80 km/h. Le frein arrière quant à lui n'est autre qu'un sabot de bois qui agit sur la poulie de la courroie de transmission (l'usage de la chaîne n'existe pas encore). Ce système de frein donne le frisson rien que d'imaginer devoir freiner un jour pour de vrai. Et pourtant cette situation s'est présentée lors d'un rallye en redescendant de Limbourg vers Dolhain. Tourner à droite au pied de la côte pour repartir vers Goé m'a donné un teint verdâtre le temps de la descente par crainte de ne pouvoir tourner. Bref rouler sur un ancêtre du début du siècle n'a jamais été ce que j'apprécie le plus, tant il faut être vigilant et attentif à tout moment. Il faut savoir aussi que, en ce temps-là, pour obtenir un peu de puissance dans un moteur la seule solution c'est la cylindrée. Cette Saroléa est équipée d'un moteur de 550ccm qui ne délivre que 4cv, c'est à dire moins qu'un vélomoteur actuel. Difficile d'imaginer devoir faire un arrêt d'urgence avec un engin muni d'un gros moteur.



Pour rester fidèle à l'époque, la restauration demande beaucoup de recherches et de documentations, le phare en est un exemple. Nous sommes toujours au temps des phares à carbure et en retrouver demande une recherche assidue, mais parfois récompensée. La chance est à mes côtés. Dans un petit magasin de la rue de Hodimont, 3 phares à carbure m'attendent dans leur emballage d'origine depuis plus de 60ans dans un état exceptionnel comme si on venait de les y déposer. Véridique. Les pneus par contre viennent d'Angleterre. Pays au combien conservateur qui refabrique des pneus modernes dans les moules d'époque. Sécurité oblige. Merci les anglais.



Autre anecdote. A ma première sortie, un monsieur admiratif de ma Saroléa 1921 me dit posséder un moteur semblable. Ce moteur traîne dans sa cave et me l'offre gentiment. Je ne sais comment le remercier. C'est un bien précieux pour un collectionneur, non pour sa valeur, mais pour la pièce de rechange souvent indispensable.

Je n'ai pas gardé longtemps cette très belle Saroléa, elle me faisait peur. Sa conduite était trop difficile dans notre région vallonnée. Un passionné de Saroléa habitant Ostende me l'a achetée pour participer aux manifestations organisées dans le plat pays. C'est mieux comme ça.

A suivre.

---

## **Cette année-là ... C'était l'année cinquante et un (air connu)**

*Michel KERSTEN*

Après avoir évoqués les pilotes nés en 1951, je me dois d'honorer la mémoire de ceux disparus cette même année, particulièrement noire pour l'Italie et au bilan effrayant sur l'île de Man (TT et GP Manx).

17/04 Renato Magi lors d'une tentative de record pour MV Agusta à Rome.

06/05 Guido Leoni et Raffaele Alberti en course à Ferrara (tous deux sur FB-Mondial).

15/05 Kurt Prätorius, passager de Fritz Hillebrand, lors de la course des sidecars 750 du "Rund um Schotten", circuit de Schotten en Allemagne (BMW)

13/07 Claudio Mastellari, aux essais du "Rund um Schotten" (Moto Guzzi)

14/07 Dario Ambrosini, aux essais du GP de France (Benelli )

Du 28/05 au 08/06 J Simister (Vélocette), Bolshaw (Triumph) Chris Horn, John O'Driscoll (Rudge), D L Parris (Douglas), John Wenman (Norton) au TT (essais et course)

14/09 JM Crowe (Norton) GP de Manx

15/08 Gianni Leoni et Sante Geminiani (Moto Guzzi). Coéquipiers de l'équipe Moto Guzzi, ils sont entrés en collision lors des essais du Grand Prix d'Ulster sur le circuit de Clady en Irlande du Nord.

Gianni Leoni n'était pas parent avec Guido Leoni décédé le 6 mai 51.

26/08 Luigi Alberti, lors d'essais en vue du GP de Monza (Moto Guzzi)

14/09 JM Crowe Grand prix de Manx (Norton)



Gianni Leoni sur Moto Guzzi 250

Continuons le coup de rétroviseur sur l'année 1951.

J'ai le sentiment que le VMCB est avant tout une bande de copains, motards ou non, collectionneurs ou non, mécaniciens ou non, ...tous Amateurs, dont un bon nombre aiment enfourcher leurs vieilles machines pour effectuer de plaisantes balades les dimanches d'été. Si certains ont un passé de compétiteurs dans l'une ou l'autre des disciplines sportives réservées aux motos (trial, motocross, enduro, vitesse, ...), je déplore que ces sujets soient si peu évoqués et semblent trop peu dignes d'intérêt pour notre club. On y parle peu de ceux ou celles qui ont pratiqué ces disciplines à cette époque. De nos jours, des organisations bien rodées permettent de ressortir les vieilles machines, de pratiquer à nouveau ces disciplines et, pour les néophytes, de s'initier à ces sports. Pourtant, hormis notre présence à la grand'messe de Moto Légende à Dijon, il n'y a officiellement aucune organisation de l'une ou l'autre de ces activités soutenue par le VMCB. J'ai eu l'immense plaisir de rouler sur circuit de Dijon Prenois, même s'il ne s'agissait que de démonstrations. Je serais très surpris que ceux qui ont connu pareille expérience ne partagent pas mon enthousiasme.

Je voudrais donc, dans la suite de cette rétrospective consacrée à 1951, vous présenter quelques aspects de ces disciplines ou aventures qui ont si profondément marqué l'industrie de la moto. N'ayant participé à aucune de ces compétitions, je resterai superficiel et implore votre indulgence concernant toute imprécision ou erreur (à vous d'apporter les correctifs).

## **Que se passe au niveau belge cette année-là**

### **Courses de vitesses**

Commençons par la catégorie reine, celle dans laquelle les usines s'investissent le plus et qui influence énormément les évolutions de la moto de M. Toutlemonde. Si elle reste peu accessible au véritable Amateur, je suis persuadé que certains lecteurs de cette revue en ont tâté, et on pourrait espérer qu'ils nous fassent part de leurs expériences.

### **Championnat de Belgique de vitesse moto**

En 1951, des courses sur route sont organisées à travers tout le pays. Le calendrier comporte huit épreuves : Floreffe, Mettet, Chimay, Sombreffe, Gedinne, Bruxelles (La Cambre), Mons, Waremme et Oostmalle. Le Circuit de l'Entre-Sambre-et-Meuse à Mettet devient en 1951 le « Grand Trophy ». Certaines de ces épreuves sont inscrites au Championnat d'Europe, mais les pilotes étrangers participent volontiers à des épreuves belges, par exemple à l'approche du GP de Francorchamps. Quelques 1<sup>ères</sup> places pour nos compatriotes :

- 24/06 Sombreffe : Circuit de Sombreffe (4 km) 500cc Auguste Goffin (Norton)
- 08/07 Bruxelles : Le Prix de la Cambre (Circuit du Bois de la Cambre 2,590 km). Auguste Goffin (B – Norton) en 350cc
- 13/07 Chimay : Grand Prix des Frontières Edmond Jossart (Veloc.) en 350cc et 500 Edmond Jossart (Veloc.) en 500cc et Vanderschrick en sidecars
- 12/08 Waremme : Le circuit de Waremme (6,6 km national jusqu'en 1952). Francis Basso (AJS) en 350cc, Auguste Goffin (Norton) en 500cc et Julien Deronne / Weyts (Norton) en sidecars
- 26/08 Anvers : Circuit Jan Olieslagers (9,77 km à Oostmalle, à une vingtaine de kilomètres à l'est d'Anvers). 350 Francis Basso (AJS) en 350cc, et Jack Wijns / ? (Norton) en sidecars

Source <http://racingmemo.free.fr>

Les vainqueurs du Championnat de Belgique 1951 sont :

Juniors 350cc : BASSO (AJS) / junior s 500cc Georges CARLIER et Théodore GOBEL ex-aequo / Seniors 350 : ERGE (AJS) / Seniors 500cc Auguste GOFFIN (Norton)

N.B. A partir de 1951, la catégorie senior est réservée aux internationaux et seniors d'avant.

### **Zoom sur Auguste Goffin**

*Bon pied, bon œil jusqu'à la fin, Auguste Goffin s'est éteint en novembre 2014 dans sa centième année. Il était sans doute le dernier survivant des pilotes de renom ayant couru dans l'avant-guerre, mais c'est dans les quinze années d'après-guerre qu'il acquit le plus de lauriers face à Geoff Duke, Luigi Taveri, Walter Zeller et, en France, Pierre Monneret. Auguste Goffin, c'est 400 courses à son actif en Belgique et dans l'Europe entière et 14 titres de champion de Belgique entre 1938 et 1955 en 350 et en 500cc sur des Velocette, occasionnellement sur une Triumph, puis exclusivement sur Norton dont était devenu importateur pour son pays. Un livre lui est consacré : Continental Circus – Auguste Goffin » par Jan Kerckhof. Malgré son statut d'indépendant, il rivalisa souvent avec les pilotes d'usine. En 1952, il participe en Allemagne à son premier GP du Championnat du Monde et sera sur le podium au GP de France en 1954 : 2ème en 350cc sur Norton à 22,5 sec. du français Pierre Monneret sur AJS.*



*G.P. de France disputé à Reims en 1955.*

*Aux mains du champion belge Auguste Goffin, la Norton (n°16) sera la seule machine à pouvoir inquiéter un court moment les Guzzi d'usine de Ken Kavanagh (n°2), Dickie Dale (n°4) et Agostini, tout à gauche - ne pas confondre, lui c'est Duilio, pas Giacomo.*

Sources :

<http://www.moto-collection.org/blog/aguste-goffin-le-der-des-der/>

<http://www.bikersclassics.be> <http://zhumoriste.over-blog.com/>

Voir aussi l'hommage qui lui est rendu par la FBM (Fédération Belge de Moto)

<http://www.fmb-bmb.be/fr/content/memorial-august-goffin>

### **Sidecars Championnat de Belgique 1951**

Vainqueur de la catégorie Sidecars Seniors : Frans Vanderschrick / Jean-Marie Stas (Norton)

Sidecars Inters : Pas de titre inter en 1951.

#### ***Zoom sur Frans Vanderschrick***

Quel palmarès que le sien! Jugez plutôt : vainqueur du championnat de Belgique en 1938 (FN) et de 1947 à 1952 (Norton 5x), vainqueur du GP de Belgique à Francorchamps en 1947 et 1948, 3<sup>ème</sup> au championnat du monde 1949, il gagna l'or aux Six Jours Internationaux (I.S.D.T.). Cela lui vaut d'être considéré comme le plus grand sidecariste belge. En 1952 Frans Vanderschrick sera sacré Champion de Belgique à titre posthume après avoir trouvé la mort dans une course sur prairie à Poperinghe (son side-car percute un poteau télégraphique après la casse de l'axe de la roue avant). Père du pilote automobile Roger Vanderschrick, Frans était également distributeur (fabricant ?) des célèbres sidecars Précision et Aiglon.

#### **Les courses d'endurance en Belgique**

Les 24 Heures de Visé en province de Liège ou "Bol d'Or Belge" ont été organisées par l'Auto-Moto Club Herve-Visé-Geer de 1925 à 1934. Les 24 Heures de Liège ne seront organisées qu'à partir de 1971 et n'en portent que le nom car les épreuves se sont déroulées sur deux circuits : Zolder (1971-72) et Spa-Francorchamps (à partir de 1973). Les 1000km de Mettet ont été organisés de 1972 à 1979. Par contre Les 24 Heures de Warsage en province de Liège sur le circuit de Winnerotte (environ 8 km) étaient une course nationale de 1950 à 1957. Elle deviendra une épreuve de la Coupe d'Endurance (internationale) en 1960 et 1961. Résultats des 14-15/07/1951 : Pairiot et Hox (B, 500 Saroléa)

#### **Régularité - le Tour de Belgique**

*A côté des circuits, les épreuves de régularité sur routes ouvertes connaissent un beau succès.*

*La 2<sup>e</sup> édition du Tour de Belgique, épreuve de régularité, rassemble 159 concurrents et sera disputé en deux étapes. Le départ sera donné à Bruxelles le samedi et conduira les concurrents à Liège, où ils logeront après une étape d'environ 375 à 400 km. Le dimanche matin, les concurrents reprendront le départ de Liège pour regagner Bruxelles après une étape de 450 à 550 km. Les motos belges se sont comportées honorablement puisque, en Inter marques en plus de 175cc, c'est l'équipe FN composée de Decat, Todesco et Rediger qui s'impose.*

Source : La vitesse en Belgique de 1945 à 2012 Guy THONUS)

Les sports « moto » ne se limitent pas à la course, nous verrons d'autres domaines lors d'un prochain épisode.

Sans transition et sans rapport avec la compétition :

#### ***Anecdote***

En 1951, Marcel Thiry fonde à Habay-la-neuve le garage qui porte son nom, il vendra des vélos, des Vespa, des motos Gillet, Saroléa et autres. Cet ingénieur n'était pas son coup s'essai, il avait déjà à son palmarès la mythique « M.T. », la Marcel Thiry, une moto unique au monde. C'est avec ses économies et 800 frs, un cadeau d'anniversaire de ses parents, qu'il va acquérir un cadre de moto Coventry, un moteur DKW 125, récupéré sur une moto de l'armée allemande qui avait été mitraillée et abandonnée route d'Etalle. Le reste des composants proviendront de différents types de matériels de guerre ! Comme par exemple les roulements qu'il récupérera d'un bombardier américain abattu sur le territoire d'Habay-la-Neuve le jour de la libération. C'est avec ingéniosité qu'il va les assembler pour concevoir une moto unique. Une moto concept. Le seul exemplaire. Marcel, avait alors sa propre moto ! Durant sa carrière de garagiste ce grand passionné de mécanique va rassembler des épaves de motos pour les restaurer avec beaucoup de soin et de passion. Au fil des années, la Collection Thiry grandit et compte aujourd'hui pas loin de 100 motos restaurées.

Marcel Thiry et sa MT



Source : <https://www.collection-thiry.be/history/>

Cette collection exceptionnelle était à l'affiche des Journées du Patrimoine en 2018. Elle se situe 4 rue de Neufchâteau à Habay. Vous pourriez sans doute inscrire cette visite au programme d'une de vos balades d'été et si vous n'êtes pas convaincus, voyez ou revoyez le reportage que la RTBF a consacré à ce musée. [https://www.rtbef.be/auvio/detail\\_insolite-la-collection-marcel-thiry?id=2304228](https://www.rtbef.be/auvio/detail_insolite-la-collection-marcel-thiry?id=2304228)

P.S. ayant rédigé cet article avant la parution du n° de février, je n'avais pas lu « les souvenirs d'un ancien » et l'histoire de la passion de Michel Möhring, racontée de superbe manière par lui-même. J'ai donc sous-estimé l'intérêt porté aux compétitions par certains de nos membres. J'en suis ravi et espère que l'exemple sera suivi.

## article du mois

# Petit historique de l'évolution des appellations de l'essence

*Roland Servais*

J'ai trouvé cet article dans la revue du Club Morgan 3 roues anglais dont je suis membre depuis 1974 et l'ai traduite me disant que ça pourrait vous intéresser.

Il a été écrit par l'archiviste du club, Jake Alderson, que je remercie ici de m'avoir permis de copier son papier.

J'y ai ajouté quelques commentaires et remarques personnels.

Sans le conservatisme des anglais on aurait oublié plein de choses. Merci à eux.

Le mot 'essence', 'petrol' en anglais, a été proposé en 1870 par des commerçants anglais, Carless, Capel et Leonard qui vendaient un 'petrol' raffiné comme solvant de nettoyage.

Cette époque voyait les balbutiements de la motorisation

Un peu plus tard ce solvant (spirit) a trouvé un nouvel usage comme carburant pour moteur.

Un certain Frederick Simms, pionnier dans la fabrication des moteurs en Angleterre, suggéra de déposer le nom 'petrol, comme une patente

A cette période, le nom devint généralement utilisé, ce qui conduisit les producteurs raffineurs à l'appeler " motor spirit ".

Vous avez certainement déjà vu sur les bourses des bidons parallélépipédiques des années 1920, portant l'inscription "petrol spirit " ou "motor spirit" et munis d'un beau bouchon en laiton marqué "spirit" pour 'volatile'.

On a pu en voir quelques-uns à la bourse de Marche.

Mais Il y a toujours eu des carburants alternatifs au 'petrol'.

Par exemple, les Ford modèle T , introduites en 1908 , pouvaient fonctionner avec de l'éthanol (alcool éthylique), et Henri Ford (un visionnaire ) disait , "Le carburant du futur est l' alcool éthylique fabriqué a partir de produits issus de la ferme et de matières cellulosiques , comme les fruits , déchets ménagers , grains, sciure de bois, pratiquement n 'importe quoi.

Il y a un carburant dans chaque matière végétale qui peut être fermentée "

Le taux de compression des moteurs était de 4 à 1, (maintenant autour de 10 à 1 voire plus).

NB : Taux de compression et rapport volumétrique c'est bien la même chose.

Il influe directement sur la pression en fin de compression... On a donc « V » qui correspond au volume déplacé par le piston entre le PMB et le PMH et petit « v » qui est le volume de la chambre de combustion...

Le taux de compression ou rapport volumétrique est donc le nombre de fois que l'on va comprimer les contenus :  $V+v$  dans petit  $v$  ! Ce qui nous donne pour les moteurs à essence actuels : 10 pour 1.

Ce qui veut dire que  $V$  est égal à 10 petit  $v$ . On a donc  $V+v$  sur petit  $v$  = Rapport volumétrique/taux de compression.

Si on considère que l'on admet, lors de l'admission, des gaz dans le cylindre à une pression de 1 bar, lors de la compression sans élévation de température on aura une pression de 10 bars. Cette pression en fin de compression sera bien entendu supérieure en chiffre au rapport volumétrique/taux de compression car lors de la compression les gaz s'échauffent plus ou moins suivant l'alésage et bien d'autres paramètres...

T° des gaz lors de l'admission, vitesse de la compression.

T° de fonctionnement du moteur suivant le système de refroidissement... « Évacuation de la température de combustion » par circulation d'un fluide ou par air, huile...

Ces moteurs pouvaient donc aussi tourner au benzène ou à la paraffine si certains additifs étaient ajoutés

En 1907, la Compagnie Royale Néerlandaise de Pétroles, s'est associée avec la Cie Shell en Angleterre pour créer la Royal Dutch Shell Company.

Dutch pour Hollandais.

Ils devinrent les plus gros fournisseurs en Angleterre.

A cette époque, les automobilistes et motocyclistes anglais achetaient leur essence dans des bidons de 2 gallons (7l 58), chez les pharmaciens, droguistes, (il n'y en a plus ici), magasins de bricolage (chez Hubo), hôtels et garages

Une caution pour le bidon était versée et remboursée quand le bidon vide était retourné.

(On devrait faire pareil avec les boîtes de soda !)

Il était commun de transporter un bidon sur le marchepied de l'auto ou le porte bagage de la moto, pour ne pas tomber en panne sèche.

Les jauges à essence n'étaient pas communes non plus

Durant la guerre 14-18, Shell coordonnait la fabrication des huiles et essences pour les forces britanniques.

La politique de Shell était de fournir le distillat le plus volatile, le plus léger (gravité spécifique) obtenu par la distillation du pétrole brut pour l'essence pour les avions.

Shell ne mélangeait pas ce produit avec aucun autre produit anti-déflagrant, ce qui permettait d'avoir des taux de compression de 5,25 à 1.

Shell fournissait une essence de qualité un peu moindre pour les véhicules rapides des officiers et la qualité inférieure était réservée aux véhicules lourds, tracteurs et tanks.

Harry Ricardo, un grand pionnier ingénieur motoriste de

l'époque développait un nouveau moteur pour le dernier char (Mark 5) pour le Ministère de la Guerre.

Il savait que s'il ajoutait du benzène dans la moins bonne essence disponible, il pourrait augmenter le taux de compression.

Le phénomène de détonation précoce, aussi appelé cliquetis était un des problèmes principaux créés par les essences de mauvaise qualité.

Mais le benzène, qui était déjà disponible, avait montré dès 1913, qu'en étant ajouté à l'essence pure, arrêtait le cliquetis, (pas bon pour les bielles et pistons).

Le patron de Shell proposa à Ricardo de faire des essais de taux de compression avec des différents grades d'essence que Shell lui fournirait.

Il devrait présenter ses résultats en 1921.

A la fin de la guerre, les besoins militaires étant moindres, il resta des stocks importants de benzène, qui était un mélange composé principalement de benzène et de toluène.

Ce dernier avait été développé pour la production de l'explosif TNT (trinitrotoluène)

Le benzène était produit par la distillation du charbon et il y avait beaucoup de fours à coke et de cokeries dans le pays.

En 1919, une coopérative fut créée: La Compagnie Nationale des Benzoles qui commercialisait le benzole comme essence pour moteurs.

Initialement, c'était du benzole à 100 %, mais ce benzole, très corrosif, pouvait servir de décapant pour peinture.

Donc, en 1922, un nouveau mélange fut commercialisé à raison de 50 % de benzole et 50% d'essence de bonne qualité (N°1) par une société qui deviendra plus tard BP pour British Petroleum.



L'essence n°1 était le carburant normal fourni aux véhicules privés.

Il n'y avait pas d'additif anti détonant.

Une des plus grandes sociétés pétrolières était l'Anglo-American Oil Company démarrée en 1888 comme filiale de la Standard Oil du milliardaire John Rockefeller.

Elle fournissait du pétrole raffiné appelé 'Pratt's Perfection Spirit', Charles Pratt étant un des fondateurs de la Standard Oil.

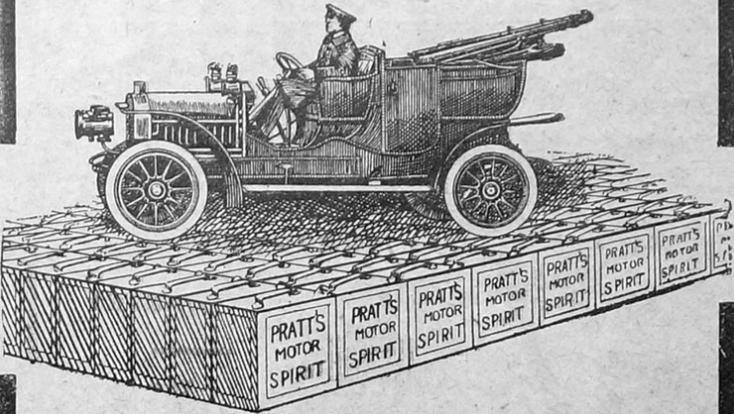
La compagnie se vante d'avoir installé la première pompe à essence en Angleterre dans le Cheshire, mais d'autres sociétés contestent ce fait.

La compagnie AA (Automobile Association, notre Touring Secours), a ouvert ses 7 premières station d'essence fin 1919.

Ces stations utilisaient des pompes à main et fournissaient du National Benzole (fabriqué en Angleterre) ils sont aussi chauvins ces Britons).

Les années suivantes, il y a eu une expansion rapide de ces stations-service, si bien que les bidons de 2 gallons, cités ci avant, n'étaient plus trop nécessaires pour la vente des essences ordinaires.

RUN YOUR CAR ON  
**PRATT'S**



**PERFECTION  
MOTOR SPIRIT**  
and ensure highest mileage to the gallon  
*CHEAPEST-- Because of its superior economy.*



Il y avait un code de couleur sur les bidons en fonction des qualités du carburant qu'ils contenaient.

En 1921, Ricardo présenta les résultats de ses tests.

Il avait construit un moteur avec un rapport volumétrique variable ce qui permettait une pression en fin de compression variable avec lequel il avait provoqué du cliquetis en utilisant des essences de différentes qualités commerciales et était à même de démontrer les différences entre les produits issus de la distillation. (Un de mes amis possède un de ces moteurs de laboratoire).

Ce travail de recherche a conduit à introduire la notion d'indice d'octane (ON) mais pas avant 1930.

Ricardo était aussi favorable à l'utilisation d'alcool comme carburant et en 1928 il aida à développer la production de la compagnie Cleveland Discol en collaboration avec l'Association Anglaise des Distilleurs et Shell.

C'était un mélange d'éthanol (probablement 15 à 20 %) et d'essence qui avait une excellente propriété antidétonante.

En 1928 a été introduit le 'Petrol n°1' de Pratt avec un additif au plomb tétraéthyle.

Ce plomb a montré en 1921 avoir des propriétés anti détonantes et a été fabriqué et produit à partir de 1923 aux USA par la Ethyl Corporation, une société créée conjointement par la General Motor et Standard Oil.

Malheureusement, fin 1924, un mélange mal calculé dans la production d'essence au plomb a causé la mort de 17 ouvriers de la raffinerie et en a invalidé beaucoup d'autres.

Le plomb était de ce fait un nom à éviter.

Donc, Pratt et d'autres fournisseurs utilisaient le vocable Ethyl sans mentionner l'usage du plomb.

Cela en dépit de l'addition à l'essence de dibromide d'éthyle qui convertissait le plomb pendant la combustion en bromure de plomb soluble dans l'eau.

Ces rejets étaient dilués par les pluies ce qui évitait des dépôts toxiques,

Donc, il y avait 3 moyens d'éviter les effets détonants sur les moteurs d'autos et de motos en ajoutant soit du benzole, de l'alcool ou du plomb tétraéthyle à l'essence n°1 vendue couramment dans les stations.

Durant les années 1930, les essences étaient désignées suivant leur propriété anti détonante en comparant leur performance sur un moteur (Même remarque que ci-dessus) à compression variable avec des mélanges d'iso octane ou n-heptane.

Le numéro de désignation en octane, comme par exemple 95 de nos jours, était le pourcentage en octane d'un mélange qui correspondait à l'essence qui avait été testée et ayant des propriétés anti détonantes.

Il y eut beaucoup de discussions au sujet de ces mesures car la combustion dans un moteur n'est pas aussi simple que l'on pense et les avis étaient partagés.

En 1934, la société 'Anglo American Oil Company' changea le nom de ses produits Pratt en Esso (Standard Oil = SO = Esso).

En 1935, le patron de la revue 'Motor Sport' visita les labos anglais pour apprendre à quoi correspondaient les codes ON (octane number).

On lui donna les chiffres des 'ON' des années précédentes qui étaient en 1922 51, en 1925 55, en 1928 58, en 1931 68, en 1933 70 et en 1935 72.

Les moteurs devenant de plus en plus performants, l'addition du tétraéthyle de plomb passa de 7 à 75.

En même temps, aux USA, en 1936, des progrès avaient été obtenus sur l'essence 100 ON qui était utilisée en aviation par

l'USAF'.

L'année suivante, des spécifications identiques étaient adoptées en Angleterre permettant des développements dans les moteurs d'avions.

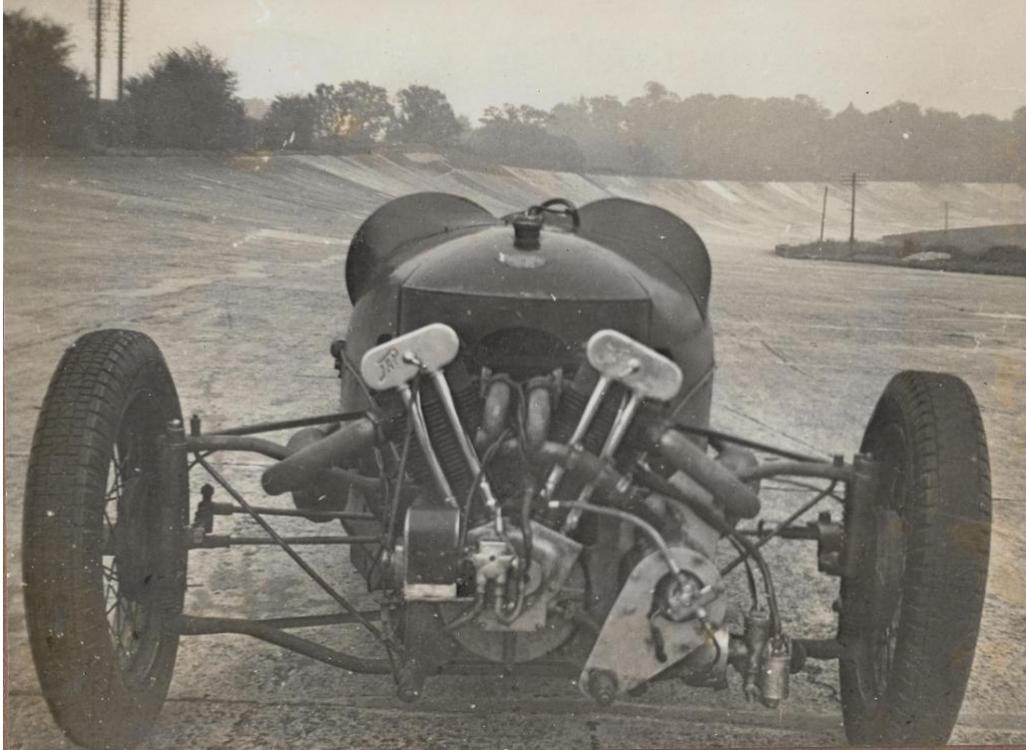
Cette essence fut utilisée par la RAF en 1939.

Maintenant qu'est-ce que Morgan donnait comme recommandations à ses clients ?

Dans un livret de 1928, Morgan écrit qu'il est payant d'utiliser l'essence de meilleure qualité. Le mélange benzole, si de bonne qualité, est très bon spécialement pour les moteurs refroidis par air et le plus grand nombre de miles par gallon peut être obtenu.

En 1930, Morgan répète la même phrase mais dans un paragraphe parlant de compétition.

Ils suggèrent que le taux de compression dans un moteur JAP (Type LTOW) (2 cyl en V) peut être monté jusque 7,5 à 1 si un mélange 50-50 est utilisé.  
Soit 50% d'essence n°1 et 50% de benzole.



Même remarque pour les moteurs Matchless MX2 et MX4 (mon moteur).

Et pour la compétition, dans les années 1920, des carburants spéciaux étaient élaborés pour les courses à Brooklands.

Ricardo, qui était un partisan de l'alcool éthylique utilisé comme carburant et comme additif antidétonant, travailla avec Shell en 1921 pour produire une essence Racing, qu'il semble avoir brevetée.

Plus tard, il produisit la RD1 et la RD2. (RD pour Ricardo Discol).

Les compositions étaient secrètes mais on sait que la RD1 était composée de 80% d'éthanol, 10% d'acétone, et 10% d'eau et la RD2 de 80% d'éthanol, 10% de benzole, et 10% d'acétone.

La RD1 était préférée pour les courses sur courtes distances et la RD2 pour les longues, mais ces mélanges changèrent avec le temps et l'expérience.

En 1922, les mélanges PMS1 et 2 étaient disponibles.

PMS pour 'Power Methylated Spirit' : 80 % d'éthanol, 20% de benzol.

Du méthanol était aussi ajouté, ainsi que de l'acétone pour améliorer la miscibilité.

Il était aussi habituel d'ajouter de l'huile de castor, ou de ricin jusqu'à 2 % pour améliorer la lubrification des hauts de cylindres et procurer la bonne (ou mauvaise suivant les goûts de chacun) odeur à l'échappement que l'on a tous surement appréciée ou détestée un jour au bord des circuits.

A Brooklands, Shell, BP et Pratt avait tous des pompes dans les stands.

En 1922, les petites huttes adjacentes y étaient toujours et étaient appelées 'pagodes'.

Chaque compagnie préparait les mélanges spéciaux dans les bidons de 2 gallons dont on a parlé plus avant.

Le méthanol n'était pas très utilisé en 1920 mais avait déjà ses partisans.

Lawrence Hartley, un motoriste bien connu et spécialiste des motos Ariel développa une essence 'racing' basée sur un méthanol de haute qualité (M100).

Elle fut était assez bien utilisée dans les courses de motos.

Je n'ai pu trouver (Jake Alderson) le nombre d'octane équivalent à ces mélanges, mais des recherches actuelles donnent pour l'éthanol et le méthanol 108, avec le benzole et le benzène 101 et toluène 121 (les chimistes s'y retrouveront). Pour les Morgan de course, Henry Laird commença le "serious racing" en 1933 avec un JAP LTOW gonflé.

A Donington, il utilisait un mélange 50/50 pour les moteurs avec ou sans compresseur.

A Brooklands, il monta un JAP JTOR avec un taux de compression 9,8 à 1 avec de l'essence RD1.

L'année suivante, encore avec un JTOR, les taux de compression étaient de 10.2 pour le cylindre n°1, côté pilote assis dans le '3 roues' et 9,8 côté gauche (côté passager).

Vraiment curieux.

Le mélange Shell n°4 était employé. Ce mélange était encore disponible après 1945.

Sa composition était 30% de méthanol, 20% d'éthanol, 40% d'alkylate 'aviation' et 10% d'essence basique 10 %.

Pour les chimistes, l'alkylate 'aviation' est essentiellement un mélange d'hydrocarbure synthétique à haut octane ajouté pour élever le taux d'octane et ne contient pas de plomb.

Après, Laird utilisa ses propres carters moteurs en bronze, copiés sur les JTOR, avec des culasses en bronze et les mêmes taux de compression.

En 1936, Laird battra le record du tour à Brooklands avec sa Morgan équipée du même moteur mais avec un taux de compression de 12,9 au cylindre coté pilote et à 12,4 au cylindre côté passager.

Le mélange Shell 'racing ethyl' était utilisé. C'était une essence aviation plombée.

Laird atteignit 170 km/h !!!

En 1939, avec l'arrivée probable de la guerre, les compagnies pétrolières s'allièrent pour créer une association qui gérait les ressources et la production, en créant un "Pool" carburant (environ 72 octanes), pour les automobilistes.

La guerre venue cette essence était sévèrement rationnée,

Ce n'est qu'en 1950 que l'essence ne fut plus rationnée et qu'on demanda à élever la qualité à 80 octanes.

En 1953, l'essence "pool" fut remplacée par des essences de la marque des pétroliers.

Les essences avec du benzol disparurent graduellement pour être remplacées par des essences au plomb vers 1960.

Les essences au plomb furent finalement abandonnées vers les années 2000.

Dernièrement, l'éthanol a été réintroduit pour réduire la part des énergies fossiles dans l'essence au plomb (La vie est un éternel recommencement) et pour utiliser des nouvelles sources d'approvisionnement.

Les fabricants ont donc compris que ça relevait les taux d'octane.

Esso, en Angleterre, annonce que son essence 95 RON sans plomb contient 5% d'éthanol comme exigé par le gouvernement.

Encore en Angleterre la super 97 RON sans plomb contient parfois de l'éthanol et parfois pas ???????

A noter que la nomenclature des différentes essences vient tout récemment de changer et que la dénomination RON a été reprise.

NB: Dans les années 70-80 quand j'allais en Angleterre, il y avait plusieurs qualités d'essence disponibles : 2 stars, 3 stars, 4 stars, et on choisissait toujours la 4 stars. Les motos allaient mieux.

On est loin d'un consensus dans la qualité des essences disponibles en Europe.

D'un pays à l'autre, il y a de grosses différences.

Que font les mecs qui dorment au parlement Européen, ben ils dorment !!!!!!!

J'espère que ce texte vous aura intéressé et aura répondu à un certain nombre de questions que vous vous posiez.

J'ai sous les yeux le calendrier des manifestations pour anciennes motos édité par notre club favori.

Merci Phil. Travail considérable.

Le moins qu'on puisse dire est que nous avons le choix.

Plus de 140 manifestations sur 52 semaines.

De quoi pouvoir se trouver à presque 3 endroits différents chaque week-end.

Malaisé de concilier tout ça avec les obligations familiales, les vacances, les autres activités (autocars, voitures, syndicat d'initiative, etc...en ce qui me concerne), les expos de plantes ou d'animaux pour faire plaisir à Madame, les anniversaires et autres rencontres familiales.

A côté des grandes classiques et des balades organisées par les copains et qu'on ne voudrait rater à aucun prix, nous devons obligatoirement faire le tri dans tout ça pour nous limiter aux organisations qui correspondent le plus à nos aspirations.

Qu'on soit amateur de balades, de raids, de compétitions sur circuit, de tout terrain, de bourses ou d'expo, et mêmes de grandes bouffes, chacun y trouvera son bonheur.

Non négligeable non plus pour les motards, cette pléthore d'organisations a le mérite de nous permettre de nous limiter à participer à celles pour lesquelles on annonce une météo favorable.

C'est triste pour celui dont l'organisation souffre d'un temps pluvieux ou glacial comme Val Dieu l'an passé mais, je le répète, nos activités ont pour but de satisfaire les participants et non les organisateurs.

Il ne faut pas se sentir obligé d'y participer à contre cœur par sympathie pour celui ou ceux qui se sont parfois donnés beaucoup de mal pour nous proposer une belle sortie.

Ces derniers doivent être conscients de la situation et ne pas tenir rigueur aux absents.

Je me souviens des années 70 et 80, réputées pour avoir été des décennies très pluvieuses, au cours desquelles le nombre de balades était tellement faible que si nous voulions pouvoir rouler de temps en temps, nous étions obligés d'y participer quelles que soient les conditions climatiques.

Une sortie ratée nous imposait alors plusieurs semaines d'attente avant la suivante.

En tête Val Dieu. Si je devais totaliser la quantité de flotte que j'ai reçue sur la g. au cours des 48 éditions de cette classique, le nombre se lirait en hectolitres voire en kilolitres....

Les balades hennuyères n'étaient non plus pas trop mal dans leur genre.

Je me rappelle entre autres une sortie à Oignies digne des chutes du Niagara.

J'ai encore eu récemment en main une photo du rallye de Soumagne qui avait pourtant lieu au mois de mai, sur laquelle on me voit sous une tempête de neige au guidon de mon Indian Scout amphibie, contrôlé par le copain Charles Gillet.

A présent, il nous est loisible de faire la fine bouche et même de nous abstenir, à notre grand regret, et sous les quolibets, parce que les prévisions météo ne nous y invitaient pas, de participer à un grand rallye trisannuel qui, contre toute attente, s'est déroulé presque entièrement au sec.

Et pourtant, ceux qui évitent la pluie ignorent ce qu'ils perdent.

C'est combien agréable et sécurisant de sentir l'eau glacée s'insinuer dans notre cou, descendre jusqu'à notre calebart, remplir progressivement nos bottes, accompagnant nos mouvements d'un délicieux flich flatch, de tordre nos gants imbibés et devenus impossibles à remettre, d'essuyer nos lunettes d'un doigt gras avant de les enlever parce qu'il n'est plus possible de voir quoi que ce soit au travers, plus une série de réjouissances trop longues à énumérer..

Belles balades tout de même pour cette nouvelle saison qui débute.

## Informations

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

Désireux de voir votre évènement publier dans la revue du club...  
Veuillez envoyer les informations au minimum huit semaines avant la date de votre organisation à [pady1er@gmail.com](mailto:pady1er@gmail.com) ou 0495/ 777.521.  
Merci de votre compréhension.  
Amicalement Philippe Leroy.

## OLDTIMER MOTORCYCLE ADVENTURES

Une aventure hors du temps !

### LIEGE-CHAMONIX-LIEGE

**Du 29 juin au 7 juillet 2019**

Une balade de 3200 km pour motos d'avant 1945 organisée par l'OMCA asbl en coopération avec les CMB, LOMC et VMCB.

#### **Informations et conditions :**

- . La moto doit dater d'avant 1945 ou être d'un modèle existant avant cette date.
- . Nous roulerons suivant un roadbook, sans aucune forme de compétition.
- . La participation couvre les frais d'hôtel et les repas.
- . Durant cette semaine, un parking pour voitures et remorques sera à la disposition des participants au départ de Liège.
- . Trois camionnettes et une remorque d'assistance sont prévues.
- . Le prix de la participation est de 795 euros.

**Inscription avant les 28 février 2019. Maximum 39 participants !**

#### **Pour vous inscrire ou plus d'informations :**

Francophones : Michel Bovy +32-494 902 832 [michelbovy@yahoo.fr](mailto:michelbovy@yahoo.fr)  
Nederlandstalig : Guy Marginet +32-476 575 795 [guy.marginet@telenet.be](mailto:guy.marginet@telenet.be)

 **Invitations**

**!!!!ATTENTION !!!!**

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

## **Le dimanche 3 Mars Oldtimer beurs BOM Berlare.**

Salon des voitures anciennes, motos, cyclomoteurs et pièces détachées  
grand parking gratuit

entrée 5 euros

femmes et enfants de moins de 12 ans gratuit

Donkiaan 125 9290 Berlare

[www.bomberlare.be](http://www.bomberlare.be)

Contact : William Hoebeeck

Tél. 0473- 962687 ou 053-212307

[william.hoebeeck@telenet.be](mailto:william.hoebeeck@telenet.be)

**OLDTIMER  
BEURS** BROMMERS  
MOTORFIETSEN  
Zondag 3 maart 2019 ONDERDELEN

**Festivalhal Donkmeer Berlare**  
Donkiaan 125 - 9290 Berlare  
Inkom 5 euro - Dames gratis !  
Open van 9 uur tot 17 uur  
info@bomberlare.be - gratis parking

Contact : William Hoebeeck  
william.hoebeeck@telenet.be  
0473-96 26 87 - 053- 21 23 07

[www.bomberlare.be](http://www.bomberlare.be)

**BOM's VETERANENTOUR OP 29 & 30 JUNI 2019**

## **Le samedi 9 Mars Bourse d'échange de HERVE.**

Entrée gratuite pour les femmes et les enfants de moins de 12 ans.

Vaste parking

Possibilité de restauration (boulets frites, Hot-dogs, pâtisserie, sandwich)

Nombre d'exposants : 50  
Organisateur : Christian NETEN  
Emplacement : Caution de 20€ par module de 5  
Prix de l'entrée : 6 €  
Rue Reine Astrid 9 4650 Herve  
Téléphone : +32473596998



**HMRC**  
Samedi 9 mars 2018 de 9 hrs à 18 hrs  
HERVE MOTO RETRO CLUB

**24ÈME BOURSE D'ÉCHANGE**  
ACCESSOIRES, PIÈCES ET MOTOS

Ouvert aux exposants passionnés de  
motos toutes générations  
ainsi que tout ce qui a rapport avec la moto

Entrée visiteurs  
Hommes et garçons de + de 12 ans 6€  
Gratuit pour les Dames et les enfants de moins de 12 ans

Salle du Collège de la Providence  
Avenue Reine Astrid 9  
4650 HERVE  
Bar et petite restauration toute la journée  
Visite parking gratuit

Contacts  
Ch. NETEN  
FAX +32 (0)4 345 04 10  
GSM +32 (0) 473 59 69 98  
source@hmrc.be

Informations et demande d'un emplacement  
[www.hmrc.be](http://www.hmrc.be)

## **Le dimanche 17 Mars La croisière blanche.**

Balade pour motos d'avant 1961.  
Attention nouveau lieu de départ !!  
Il se fera Place Théodore Fogueune 1, à 4051 Vaux-sous-Chèvremont.  
8h30 : Accueil à la taverne le Chèvremont, inscription gratuite.  
9h30 : départ au road-book pour environ 42km.  
Arrêt graissage : Al-Vil-Since à Berneau, 40km.  
Dîner au lunch garden d'Eupen, 50km  
Retour sur Vaux-sous-Chèvremont.  
Renseignement et inscriptions : Joseph Colin 0479/ 675.738 ou 04/ 358.19.04.  
**Une organisation du VMCB représenté par Joseph Colin**

## **Le dimanche 24 Mars 49<sup>ème</sup> Coup de Kick du Val-Dieu.**

Le Conseil d'Administration du VMCB est heureux de vous inviter à participer à son traditionnel 'Coup de Kick'.

Un parcours de 138 kilomètres nous emmènera cette année vers les Hautes Fagnes avec retour par la vallée de la Vesdre et visite du musée Impéria à Fraipont où nous rencontrerons nos copains de l'APAM (Amis du Patrimoine Automobiliste et Motocycliste).

9h00 : Accueil à l'Abbaye du Val Dieu. Val Dieu 227, 4880 AUBEL.

Inscriptions pour le repas de midi.

Choix entre : Quiche ardennaise à 9€, Assiette ardennaise à 12€ ou 2 boulets-frites à 12€

Payment sur place mais inscription indispensable avant le départ.

10h00 : Départ pour la première étape de 36 kilomètres jusque l'arrêt 'graissage' au 'Café Ardennais' à Hockai.

11h30 : Deuxième étape de 19 kilomètres jusqu'à la Fagn'èteria au Parc Naturel Hautes Fagnes-Eifel à Botrange.

Repas de midi.

13h30 : Départ pour la troisième étape de 40 kilomètres avec arrêt 'goûter' au Musée Impéria Rue de Voutenay 614, 4877 Trooz

Rencontre avec les membres de l'APAM et visite du musée.

Quand vous le désirez : Départ pour la quatrième étape de 28 kilomètres.

Une organisation du VMCB représenté par

Eddy Philippet 0475800908

Jean-Pierre Beaufays 0477205100

Philippe Leroy 0495777521

## **Le dimanche 31 Mars Journée du motard FEDEMOT.**

**Pour l'occasion, le VMCB y tiendra un stand exposition de motos Liégeoises.**

**Vous êtes les bienvenus, venez nous dire un petit bonjour sur une de vos belles Liégeoises.**

### ADRESSE DU JOUR

- Station de contrôle technique Auto Sécurité de Wandre : Avenue de l'Indépendance, 91 à Liège (à côté du contrôle technique)
- Coordonnées GPS : latitude 50.660054, longitude 5.649401
- Horaire : de 9h30 à 17h

### ATELIERS DE REMISE EN SELLE ET INITIATION AUX 2 ROUES MOTORISÉS

Des ateliers de remise en selle sont organisés sur chaque site par des moniteurs professionnels de Capmoto. Après une séance de briefing, vous pourrez participer, avec les conseils des moniteurs, aux ateliers sur un parcours fermé.

Envie d'une initiation aux 2 roues motorisés ? Les instructeurs professionnels de Capmoto sont là pour vous expliquer les bases de la prise en main d'un deux roues ! Et pourquoi pas, s'ils vous sentent à l'aise, vous laisser parcourir, sur parcours fermé, quelques mètres ...

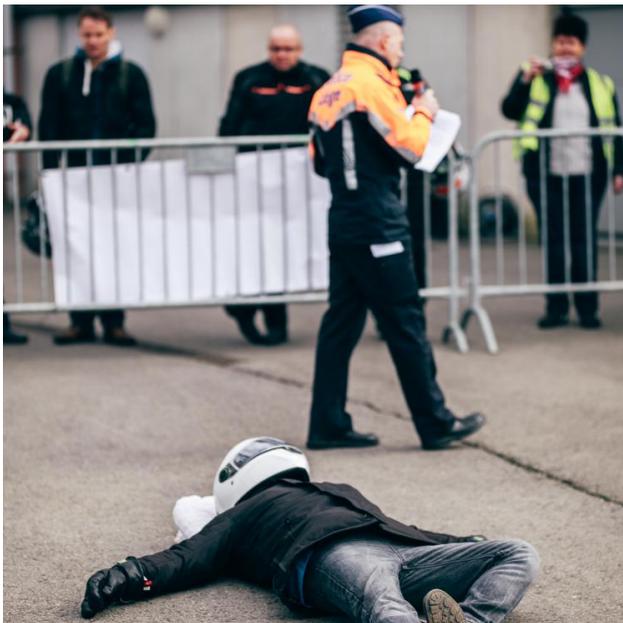
### CHECK-UP TECHNIQUE PAR LE CAMPUS DE FRANCORCHAMPS

Vérifications des freins, des niveaux, pression des pneus, contrôles visuels divers ... à la sortie de l'hiver, offrez un check-up à votre moto !

Profitez-en, c'est gratuit et réalisé par le Campus de Francorchamps.

### DÉMONSTRATION : SIMULATION D'UN ACCIDENT

Grande simulation d'accident de motard contre un rail de sécurité. Cet exercice permettra, via des professionnels, de montrer les bons gestes à poser si un jour vous étiez témoin d'un tel accident. Avec le soutien de la ville et la Province de Liège, des pompiers, du 112, de la Police et du CHR.



### ESSAIS MOTOS

Venez essayer de nouveaux modèles ! Ces marques seront présentes :

- BMW
- Yamaha
- Indian
- Suzuki
- Honda
- Kawazaki

- KTM
- Ducati
- Triumph
- Mash
- Harley
- Scooter électrique
- Benelli
- Vespa
- MV Agusta
- Royal Enfield
- Husqvarna
- Et d'autres encore....

## EXPOSITION MOTOS ET ACCESSOIRES

En périphérie de Liège, Herstal, connue comme la cité des armuriers, a également été le berceau, à l'aube du 20e siècle, de la formidable épopée des pionniers de la moto. Connues sous le nom de "Demoiselles de Herstal", ces motos avant-gardistes conçues et fabriquées à Herstal, ont sillonné les routes du monde entier engrangeant record sur record. Elles sont le témoin du savoir-faire unique de nos ouvriers et du génie créatif de nos ingénieurs. Aujourd'hui encore, nombreuses sont les motos de cette époque (FN, Saroléa ou Gillet) qui, entretenues par des passionnés, seront exposées !

## BOURSE MOTO

Envie de vous séparer de votre belle ou d'en acquérir une autre ? Inscrivez-vous à notre bourse moto : un espace d'échange ou de vente à votre disposition, gratuitement !

Inscriptions : [bureau@fedemot.be](mailto:bureau@fedemot.be)

Envoyer : Nom, prénom, téléphone, détail de votre vente/ échange et le site sur lequel vous souhaitez être.

## MAIS AUSSI...

- La présence de la comédienne française Constance Gay de la série Unité 42 en tant qu'ambassadrice de la Journée du Motard car la moto, c'est aussi pour les femmes !
- Concours et distribution de goodies bag à tous les participants !
- Restauration avec le bar à boulets "Qu'on se le dise"

## **Les samedi et dimanche 6 & 7 Avril Bourse véhicules anciens Ath**

Voitures anciennes, Motos anciennes

Une organisation de l'amicale athoise au profit d'une œuvre locale

Hall du CEVA

Chemin des Primevères 7800 ATH ( Belgique ) suivre Hôpital Epicura .

Pièces-Livres-Documentations-Miniatures-Voitures-Moto

Samedi de 13 h à 18 h

Dimanche de 10 h à 18 h

Entrée : 4 EUR ( une boisson gratuite )

Plus d'information auprès de : AAAAA - Willain Emile - Mail : emilewillain@yahoo.fr - Tel : 04 76 36 45 56



**BMW** 1100GS de 1996, 1<sup>er</sup> propriétaire 96682 km, couleur noir, pas de frais à prévoir, avec deux valises + bulle origine + un échappement laser (pot de sortie) + quelques pièces : plaquettes, filtre air et huile.

Entretiens fait tous les 20.000km.

Faire offre à partir de 3200€ (1)

**HONDA** 750 Seven Fifty, type RC42 de 1994, 37997 km, couleur noir, 2 valises d'origine.

**YAMAHA** XV 750 Virago de 1993, 73199km bleu métal, 2 sacoches, pare-brise National Cycle, + quelques accessoires courant sur le custom.

**APRILIA** RSV 1000 TUONO de 2003, 13313 km, couleur grise, quelques accessoires d'origines équipent la moto.

Toutes ces motos ont encore roulé en 2018, sont en très bon états, pas de frais hormis batterie pneus et plaquettes à prévoir, Prix toujours possible d'aménager.

Renseignements ou photos par courriel : [olfabris@skynet.be](mailto:olfabris@skynet.be) ou JC Brisko 0495/ 258.783, ne répond pas aux SMS. (1)

**SAROLEA** 350cc de 1955 avec papiers, moteur remis à neuf, entièrement restaurée.

A roulé jusque fin 2016.

[guy.heller@skynet.be](mailto:guy.heller@skynet.be)

04-3883150 (répondeur enregistreur) (2)

**TRIUMPH** PRE-UNIT à la pièce ou en lots, pièces détachées : cadre duplex, (sans papiers), paire de garde boue alu, triangles de fourche TR5/TR6 et 5T/6T, support plaque avant, barre attache frein ar coulissante, couvercle instruments réservoir chromé, pièces moteur (carter bas moteur 6T culasse 5T pistons 5T).

**TRIUMPH UNIT** à la pièce ou en lots, pièces détachées : 2 roues avant 18 », grille réservoir, frein double came 7", garde boue avant, clignoteurs Lucas, pattes attaches phare T140, paire soufflets fourche, feu AR T140, pièces moteur 650cc (culasse 9 trous 650cc, pochettes de joints, caches culbuteurs, arbres à cames, bloc cylindres 650cc +040, culasses T100 500cc, carbus Amal 930)

**YAMAHA XS650** : selle café racer + selle classique (modèles 70 à 73)

EQUIPEMENTS : pneus K81 3,60x19 et 4,10x19, paire de mégaphones **Dunstall** replica, ensemble fontes et top case **Craven Comet** avec porte bagages et attaches

Paire Sacoches cuir anciennes d'attelage d'époque, très bon état, convenant pour fontes moto vintage

Me contacter pour le détail : [albertwertz09@gmail.com](mailto:albertwertz09@gmail.com) / 0476813744 (3)

**PANNONIA** 250cc pièce à vendre, fourche et roue avant, petit prix.

**DOLLAR** 350cc CG Belge, roule très bien, dans son jus d'origine.

Roland Mignolet 0476/ 957696 (2)

Vends 2 fontes (sacoches en cuir) reprises **Art Gillet Real Leather** : 30x26x14 cm 25 LTR neuves toujours emballées.

Renseignements : J. Vincent tél. 0473967081 (2)

**SOLEX S3800 IMPEX (Roland-Garros)** produit à 150 exemplaires **1998**

Renseignements : [Hardenne Claire clairehardenne@gmail.com](mailto:Hardenne Claire clairehardenne@gmail.com) ou 0475/715.050. (1)

**HONDA SUZUKI YAMAHA FLANDRIA MOBYLETTE PEUGEOT KREIDLER JAWA GILLET MALAGUTTI BIANCHI GUZZI LAMBRETTA BETTA GARELLI GILERA VESPA HMW NSU SACH CZ** et autres, moteur et bas moteur à vendre.

Vaslinder Lucien : 0472/ 285.943. (3)

**MOTO GUZZI G5** (1000cc) qui a un look du modèle T3 plus connu, qui lui est un 850cc est toujours à vendre (la photo est visible sur le site du VMCB). Le moteur a été refait récemment (par Claude Delhière de chez Mecaservice Courst St Etienne), et est en bon état de marche.

Prix : 4500€

Contact au 0493/63.85.20. 02/633 40 05 Ou [dima.timacheff@gmail.com](mailto:dima.timacheff@gmail.com). (1)

**SOLEX 2200** dans son jus d'origine, noir de 1961 en état de marche, avec homologation et immatriculé en 2017.

Prix : 825€ à enlever à Huy

**SOLEX** blanc de 1972, a été remis en peinture et en très bon état de fonctionnement, avec homologation et immatriculé en 2017.

Prix : 625€ à enlever à Huy

Téléphone : 0498 133 070 en soirée entre 19 H 30 et 20 H 00

Mail : [corapa\\_877@hotmail.com](mailto:corapa_877@hotmail.com) (2)

**FN XIII** 450cc date d'immatriculation 01/01/1948

Renseignements : [laurence.boussiron@akeonet.com](mailto:laurence.boussiron@akeonet.com) (2)



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

Cherche un carter bas pour une **FN M70**, malheureusement le carter du bas est trop fissuré pour être refait donc je cherche un carter bas avec la grosse pompe à huile, merci d'avance. Photos sur le site.  
Clément Sœur peugeotxps39@gmail.com

Cherche toutes pièces pré-unit, partie cycle et moteur pour compléter une **TRIUMPH BONNEVILLE DUPLEX**

Contact : Albert Wertz 0476/ 813.744. Ou albertwertz@gmail.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.

Je restaure actuellement une 350 **FN M70** de 1930 et je recherche de la documentation, en particulier sur le reniflard car il me semble qu'il y a eu plusieurs versions.  
Je recherche aussi un arbre de kick car le mien est tordu et fissuré.  
Rodrigue GAMBIER 33 782 251 392

Cherche moteur **JLO 250cc** même bloquer voir rien que le bas-moteur  
Greer Christian 0476/ 655.294. Ou chris99983@gmail.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 Moto parfait état.  
**MATCHLESS – AJS – BSA – SAROLEA**  
Dormal Pierre : 0498/901.437.

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 moteur complet **GUZZI Lodola 250**.  
Réservoir Gillet tour du monde 3 vitesses.  
Rens Joseph De Pirro 04/3422015 apres 17 H ou 0488/648474.

Cherche toutes informations, pièces, documentation concernant le microcar **HEINKEL** Kabine type 154 (4 roues) de 1957 immatriculé en Belgique comme moto.  
Vespapy313@gmail.com ou tel 087/ 31 44 36

## alendrier du mois

23/02	Bourse de Schilde	0477/277.372.
24/02	MCL "Les Vieilles Gloires"	baudin.family@wanadoo.fr
09/03	BOM Berlare	0473/962687 053/212.307
09/03	HMRC	0473/596.998
16 & 17/03	Classic Motor Bromfield	0031/594.512.040
<b>17/03</b>	<b>La croisière blanche</b>	<b>0479/675.738</b>
<b>24/03</b>	<b>Coup de Kick Val-Dieu</b>	<b>0477/205100</b>
<b>31/03</b>	<b>Journée du motard Fedemot VMCB expos Motos</b>	
05&07/04	VETERAMA Hockenheim	
06&07/04	Bourse de Ath	
14/04	Rallye 125 seventies de Neufchâteau	
14/04	Balade du printemps (Jacques Van Hoyer)	
14/04	Cantons de l'Est	









**Romain Baert** rue G.Albert 79/2 4800 Verviers  
[www.baertclassic.be](http://www.baertclassic.be) [info@baertclassic.be](mailto: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







**PNEUS COLLARD BOVY**

**GROSSISTE EN PNEUS  
ET JANTES**

**TOUTES MARQUES**

**MOTO, VOITURE  
UTILITAIRE, AGRICOLE**

[WWW.PNEUSCOLLARDBOVY.BE](http://WWW.PNEUSCOLLARDBOVY.BE)

[INFO@PNEUSCOLLARDBOVY.BE](mailto:INFO@PNEUSCOLLARDBOVY.BE)

**TEL : 087/228.884**

Réduction pour les membres du VMCB



**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**

*Père & Fils*

Grand Rue 52  
4870

**TROOZ**

04/ 351 75 01  
0495/ 32 23 63

**Oritex**  
TEXTILE • BRODERIE • SÉRIGRAPHIE

***Etre vu, c'est être connu !***

Votre partenaire en vêtements  
publicitaires, sportifs  
et professionnels.

**Broderies et sérigraphies réalisées  
en nos ateliers.**

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

Eaux de nettoyage et de dégravage de  
sérigraphies épurées avant rejet !

[www.oritex.be](http://www.oritex.be) [info@oritex.be](mailto:info@oritex.be)

087/ 22 39 45 Fax : 087/23 01 73  
Rue de l'Avenir 10 4890 Thimister

