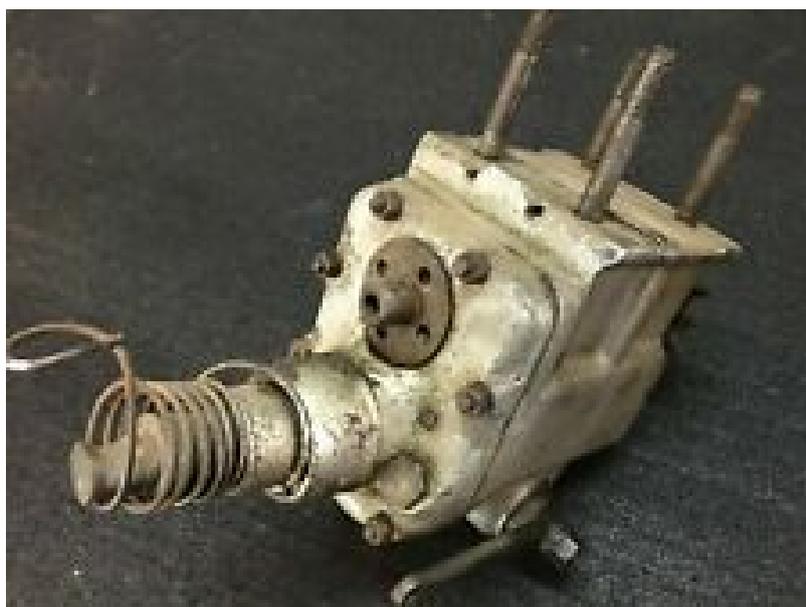




bpost  
PB-PP  
BELGIE(N) - BELGIQUE

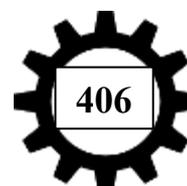


## ADAPTATION D'UN EMBRAYAGE SAROLEA SUR BOITE STURMEY-ARCHER

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

  
**BEHVA**  
Belgian Historic Vehicle Association

Mars 2021



# **VETERAN MOTO CLUB BELGE**

**Compte :** BE16 0015 8114 6274                      GEBABEBB  
VMCB asbl Chaussée de Tongres, 643 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)

**Président:**            Lenaerts Eric  
                         Mielestraat 5                      0475/84 14 47  
                         3770 Val-Meer                      [president@vmcb.org](mailto:president@vmcb.org)

**Vice-Président**    Leroy Philippe                      085 21 14 57  
                         Ronheuville 35                      0495 77 75 21  
                         4570 Marchin                      [pady1er@gmail.com](mailto:pady1er@gmail.com)

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

## **Responsables de la revue**

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

## **Administrateurs**

Beaufays Jean-Pierre  
Chemin des Crêtes 116                0477 20 51 00  
4130 Esneux                              [jpbeaufays@skynet.be](mailto:jpbeaufays@skynet.be)

Grenier Eddy  
Rue Large Ruelle 20                    0495 75 72 20  
4470 Saint-Georges                    [motofn91@gmail.com](mailto:motofn91@gmail.com)

Heller Guy  
Rue Granfosse, 68                      0472 53 96 46  
4130 Esneux                              [guy.heller@skynet.be](mailto:guy.heller@skynet.be)

Lange Philippe  
Rue de Lens St Servais 5               0496 23 14 41  
4254 Ligny                                [phil.lange@skynet.be](mailto:phil.lange@skynet.be)

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

## ditorial

*Chers Amis,*

*Le mois passé, vous avez tous reçu la revue mensuelle munie de votre carte de membre et du traditionnel calendrier jaune, fruit d'un énorme travail de collecte d'informations de Philippe Leroy auprès des organisateurs d'activités liées à la pratique de notre hobby (balades, expos, bourses). Il s'agit évidemment d'un planning sous réserve de levées des restrictions empêchant leur bonne organisation.*

*S'il nous est pour l'heure toujours interdit de se réunir et plus particulièrement de se sustenter en groupe, la pratique de la moto est quant à elle toujours permise. Les chiffres servant d'indicateur sur l'état de l'épidémie à nos élites perdent de leur rougeur. La tendance est aux assouplissements des restrictions dans un avenir plus ou moins proche. Il est malgré tout encore hasardeux de planifier une sortie comme à l'accoutumée en misant sur une possibilité d'arrêts graissage et diners permettant l'habituelle convivialité que nos balades nous procurent.*

*2021 étant une année spéciale pour le club, qui fête ses 50 ans, il nous tient à cœur d'organiser le traditionnel « Coup de kick de Val-Dieu », symbole de la création du club, dans les meilleures conditions afin de faire de ce rendez-vous une fête. C'est pourquoi, le CA a décidé de le postposer à une date ultérieure et de proposer une balade de substitution afin de patienter. A l'instar des marcheurs, rendez-vous vous est donné au parking de l'Athénée d'Esneux le 21 mars après-midi pour une balade au roadbook. Un arrêt est prévu à une station carburant afin de faire le plein des réservoirs et la vidange des vessies.*

*Comme vous le lirez plus en avant, le billet d'humeur relate le parcours de la restauration d'une moto au départ de quelques pièces. N'hésitez pas à nous conter vos projets en cours agrémentés éventuellement de photos.*

*Messieurs Etienne Philippot de Nivelles, Antoine Wery de Noville sur Mehaigne, Andy Solimando de Ransart ont rejoint le VMCB en ce mois de février. Vivement que les restrictions soient levées afin de pouvoir faire leur connaissance au détour d'une réunion ou autres balades.*

*Prochaine réunion club en fonction de la réouverture des bars et cafés.*

*LENAERTS Eric,  
Président.*

## **FORMULAIRE MUTUELLE**

**Certains d'entre vous me contacte afin d'en savoir plus. Certaines mutuelles remboursent l'affiliation à un club sportif (Et oui, la moto ancienne est considérée par la plupart des mutuelles). Veuillez remplir préalablement votre formulaire, disponible sur leur site ou dans les bureaux régionaux.**

**Envoyez-le par courrier postal au nom de Roland Mignolet à l'adresse du club. N'oubliez pas de joindre une enveloppe timbrée pour le retour du formulaire complété. Merci !**

## **Documentation**

Nous demandons aux personnes qui ont la gentillesse de nous envoyer de la documentation de bien vouloir éviter à tout prix le format PDF. Les ordi le mettent souvent par défaut !

En effet, ce format ne nous permet pas d'en utiliser le contenu pour l'inclure dans des articles. Merci d'utiliser préférentiellement les formats .DOC ou .JPG

La rédaction.

## **Grand concours d'hiver**

Félicitation à Léna Lejeune (10ans), Manon Lejeune (8 ans) de Recht, Charline Defays (12 ans) et Louise Defays (9 ans) d'Aubel. Elles recevront prochainement un bon d'achat de 20€ de chez Jouets Broze.

# **om m a g e**

*Luc Klein*

Jacques Chandelon s'en est allé ; né en 1926, il avait 94 ans.

Il est parti discrètement, presque sur la pointe des pieds.

Si son caractère était réservé, il était néanmoins capable de s'emporter et de hausser le ton, de sa voix si caractéristique car elle était légèrement voilée.

Tous ceux qui ont participé au Liège - Nancy - Liège se souviendront d'un motocycliste "malchanceux", en panne à presque chaque édition de ce beau rallye et tentant, sur le bord de la route, de réparer sa Monet - Goyon 350 cc.

Impossible de tenir ici un inventaire des défaillances mécaniques qu'il a connues.

Motocycliste expérimenté, Jacques était toujours bien équipé : veste, gants, pantalon et bottes de motocycliste. Le tout rehaussé d'une chemise (parfois blanche) et d'une cravate qui le classaient parmi les hommes d'une autre époque.

Souvent obligé de charger sa moto dans le camion balai, on le retrouvait, le soir, dans le garage de l'hôtel de Laxou, veste tombée et manches de chemise retroussées, occupé à réparer la panne, aidé de quelques participants compétents et bienveillants. Pour lui, reprendre la route le lendemain, était important.

Je me souviens que je lui avais fait une remarque concernant son tuyau d'essence qui était entièrement en cuivre ; je lui avais dit qu'il était préférable de remplacer ce cuivre par du caoutchouc, au moins sur quelques centimètres, de manière à couper les vibrations qui se transmettent du moteur vers le réservoir d'essence. En effet, ces vibrations provoquent parfois des ruptures du tuyau de cuivre ou de ses soudures à l'étain.

Mais Jacques, un peu têtu, avait balayé ma remarque d'un revers de la main, en me faisant remarquer, qu'à l'époque, le montage était réalisé en cuivre et qu'il ne voyait pas pourquoi on procéderait autrement, aujourd'hui.

Je ne suis pas prophète mais lors de l'édition suivante du Nancy, il a cassé une soudure de ce tuyau d'essence et a dû abandonner ; la réparation était très difficile, voire impossible : soudure à réparer très mal placée.

Jamais découragé par ses déboires répétés, Jacques n'hésitait jamais à s'inscrire à l'édition suivante du Nancy.

Première anecdote.

Jacques Chandelon n'était pas que ce motocycliste trop souvent arrêté sur le bord des routes.

Quels membres du VMCB, savent que, durant trois années (ma mémoire est imprécise mais cela se situe entre 49 et 51 ou entre 50 et 52), Jacques, en qualité de pilote de vitesse pure, a écumé les circuits belges sur lesquels les juniors étaient autorisés à courir ?

J'étais loin de m'imaginer une telle hypothèse et voici comment je l'ai apprise.

Le week-end précédent un Liège - Nancy, il y a un peu plus de dix ans, Jacques me téléphone, me demandant mon aide car sa moto ne fonctionne pas du tout, malgré ma révision de sa magnéto qui, au banc dynamique, donne entière satisfaction.

Je suis évidemment disposé à l'aider mais il faut faire vite et je lui fais remarquer que je ne suis pas mécanicien de formation. Rendez-vous est pris pour le lendemain et Jacques arrive chez moi, avec une exactitude métronomique.

Moto sur la remorque, je pratique quelques contrôles rapides : présence d'une étincelle à la bougie qui est neuve, électrodes réglées à 0,40 mm, absence de résistance antiparasite au niveau de cette bougie et

de son capuchon, rupteur parfait, commande d'avance manuelle opérationnelle, magnéto bien calée, soupapes bien réglées et, sans toutefois démonter la distribution, ces soupapes semblent s'ouvrir et se fermer aux bons moments.

Nous descendons la moto de la remorque, je mets mon casque pour faire un essai et je démarre, alors que passe devant chez moi, un vieux et lent tracteur agricole, derrière lequel je me place.

Je me dis qu'en deux coups de gaz, je vais le dépasser, je me déporte sur la gauche et, gaz à fond, en descente, j'éprouve, à mon grand étonnement, des difficultés folles à atteindre 40 km/h. Toutefois, j'observe qu'il n'y a aucuns ratés moteur.

Demi-tour immédiatement et nos cogitations nous font rapidement suspecter le carburateur de marque AMAC, pour lequel je n'ai ni expérience ni pièces de rechange.

Je propose à Jacques de le remplacer, à titre expérimental, par un carburateur AMAL de Saroléa 400 cc latérale. J'ai révisé ce carburateur qui a le même diamètre et les mêmes points de fixation à la culasse que celui d'origine.

Jacques accepte l'idée, sans hésitation et nous terminons ce remplacement avant de dîner chez moi.

Comme j'avais demandé à mon invité de prendre son casque, son blouson et ses papiers, nous décidons de réaliser de longs essais l'après-midi. En effet, avant de manger, je roule brièvement et j'observe que la moto est manifestement très nettement améliorée. Est-elle irréprochable ?

Repas terminé, nous nous équipons ; je place, dans ma sacoche, une longue et forte corde destinée à tracter Jacques en cas de problème, et nous voici partis, plein sud, vers Laon, empruntant des routes françaises secondaires que je connais parfaitement pour les avoir parcourues en vélo, en moto et en voiture de nombreuses fois.

Ces routes, au revêtement excellent, présentent quelques pièges ; je roule devant Jacques et j'observe, dans mon rétroviseur, que Jacques pilote avec beaucoup de maîtrise : trajectoires parfaites, tendues, rythme soutenu et conduite sûre.

Arrivés à un stop, après avoir roulé une septantaine de kilomètres, Jacques se porte à ma hauteur et me demande de rentrer car la fatigue s'installe.

Nous reprenons donc le chemin de Quévy-le-Petit et je laisse passer mon ami devant, lui indiquant de toujours rester sur la route principale ; lorsqu'il y aura un changement de direction, je passerai devant.

Ce que j'avais observé dans mon rétroviseur se confirme : Jacques est un excellent pilote : il ne commet jamais d'erreur malgré le lever très matinal, une certaine fatigue et son âge respectable.

De plus, le moteur de la Monet - Goyon tire normalement et se montre bien vaillant sur les routes sinueuses et dans les côtes de cette belle région qu'on appelle la Thiérache.

Je suis donc pleinement satisfait et pense que cela est de bon augure pour rallier Nancy, dans quelques jours.

De retour chez moi, j'invite Jacques à souper ; il accepte et, en conversant, je lui apprends, photo à l'appui, qu'un livre est sur le point d'être édité, au sujet du GP de Mons motocycliste.

- "Sais-tu, cher Jacques, qu'il y a eu deux Grand Prix moto, organisés à Mons (en 1950 et 1951), sur un tracé qui s'appelait le Circuit des Coteaux" ?

- "Oui, j'y étais" me répond-il.

- "Ah ! Tu t'es déplacé de Bruxelles, pour venir voir les courses" ?

- "Non, j'étais coureur", m'informe-t-il, en détachant chaque mot et en les scandant.

Il lit immédiatement ma surprise dans mon regard et, hasard incroyable, me montre où il se trouve, sur la photo que je viens de lui soumettre.

Cette photo montre un départ à la poussette ; elle est prise de dos et de si loin qu'il est impossible de lire le numéro des dossards.

Je suis perplexe mais Jacques me fait remarquer trois choses :

- Il m'indique où il se trouve, en fond de grille et sur la droite de la photo.
- Il me précise qu'il n'y a aucun doute possible car il est le seul à pousser, en se tenant à droite de la moto ; en effet, tous les autres pilotes se tiennent à gauche de leur machine.
- Et enfin, il m'avoue : "je ne suis pas allé bien loin car, en sautant en selle, j'ai cassé un repose pied" ; d'où abandon après 10 mètres de poussée pédestre. Jacques me regarde par-dessus ses lunettes, en souriant avec malice.

Il me précise ensuite que :

- La première année, il roulait sur Velocette 350 cc MAC, moto "banale", au guidon de laquelle il se rendait aux courses, par la route ; sur place, il démontait le phare et c'était parti pour un we de compétition.
- Les deux autres années, il pilotait une Norton 500 cc International, moto exclusivement réservée à la compétition et qui, pour rejoindre les circuits, prenait place dans la camionnette du président du club, dans laquelle s'entassaient également, les motos d'autres pilotes. Et il me dit alors, presque comme une confidence mais avec fierté : "et j'ai été chronométré, à Gedinne, à 162 km/h.

Avec regret, il m'informe que les juniors (dont il faisait partie) n'étaient pas autorisés à courir sur tous les circuits. Francorchamps, notamment, était interdit.

Le souper terminé, Jacques repart vers Bruxelles et, confiants, nous nous fixons rendez-vous au départ du Liège - Nancy, en fin de semaine.

Au départ, Jacques, dont la moto est un peu plus ancienne que ma Saroléa, démarre avant moi et, à ma grande déconvenue, je le vois déjà arrêté dans une côte que nous empruntons pour quitter la vallée de la Meuse, à une quinzaine de kilomètres du départ.

Mais que s'est-il donc passé alors que, durant nos essais, nous avons couvert plus de 100 kilomètres sans le moindre problème et à vitesse soutenue ?

Je vous avoue que, un peu désabusé, je ne me suis pas arrêté.

Le soir, à l'hôtel, Jacques a prétendu qu'on avait, selon ses mots, saboté son plein d'essence ...

Fort peu probable, à mon humble avis mais je ne saurai jamais quelle fut la cause de cette énième défaillance.

Seconde anecdote, en 2011.

- "Jacques, je suis inscrit pour rouler à Montlhéry, lors de la première édition d'une manifestation qui s'appelle le Vintage Revival Montlhéry (VRM) et qui est ouverte aux véhicules (motos, voitures et cyclocars) de course ou de sport d'avant 1940. M'accompagnerais-tu" ?

- "Sur quelle moto rouleras-tu" ?

- "Sur une Norton 500 cc International de 1934 ; une vraie de vraie, avec culasse de bronze".

Jacques joint les mains et regarde vers le ciel, comme s'il venait d'apercevoir la Sainte Vierge ; en détachant les syllabes, il répète : "une Norton Inter".

Il accepte immédiatement de m'accompagner mais je l'avertis qu'on va vivre à la dure, pendant tout le we : camping et pique-nique, quelle que soit la météo. Très enthousiaste, cela ne le refroidit pas du tout. Sa souplesse d'esprit, à 84 ans m'étonne et me réjouit.

- "Jacques, nous partirons tôt, le vendredi, car je dois passer chez un client dont l'atelier n'est pas très loin de Montlhéry et je dois présenter la Norton au contrôle technique en fin d'après-midi, au plus tard".

Je propose donc le gîte à mon invité mais il refuse poliment, préférant dormir dans son lit, à Bruxelles. Partir tôt ne le dérange nullement et le fait de rendre visite à mon client (Frédéric Novo, un des grands noms de la Bugatti, en France) augmente encore son enthousiasme.

Fidèle à lui-même, Jacques arrive chez moi, le vendredi matin, à l'heure prévue mais il m'avoue : "je me suis rendu compte, en conduisant sur l'autoroute, que j'avais oublié de mettre mes lunettes ; elles sont restées chez moi" !

Je lui propose immédiatement de modifier notre programme pour retourner chercher les lunettes à Bruxelles, avant de gagner Paris mais Jacques refuse, pensant que tout ira bien.

Nous nous mettons donc en route et la conversation est nourrie ; Jacques a une culture générale en matière de mécanique et d'histoire des marques de motos et de voitures que j'admire.

A midi, au sud de Paris, nous mangeons nos tartines le long d'une petite route, assis à même le sol sur le bord d'un fossé, à l'ombre des frondaisons d'un petit bois de feuillus.

Et nous voilà arrivés, en début d'après-midi, chez Frédéric Novo ; quel que soit l'endroit où le regard se pose dans l'atelier, nous découvrons de bien belles voitures qui suscitent souvent quelques questions techniques.

Jacques, nullement impressionné par les quelques Bugatti sur lesquelles on travaille, est dans son élément, manifestement.

Il est déjà temps de prendre congé pour rejoindre Montlhéry, afin de soumettre la Norton au contrôle technique.

A Montlhéry, nous rencontrons quelques connaissances et Jacques, jamais en retrait et très attentif, participe aux conversations. Ses yeux vont partout ; il boit vraiment ces moments privilégiés et n'en perd rien.

La journée s'avance et, avec la bande des Belges présents (les Perot, V. Derdeyn, les Spies brothers et quelques autres), nous prenons la route du camping dans lequel nous avons réservé car l'UTAC, gestionnaire du site de l'anneau de Montlhéry, interdit à tous de passer la nuit, sur le circuit.

Le camping est spartiate : douche rapide et plutôt froide, toilettes éloignées et camping bondé, occupé par de très nombreux participants au VRM.

Jacques dormira dans mon Vito, sur un matelas étroit que je lui ai installé juste à côté de la Norton. Je laisse la porte latérale ouverte car une moto transportée sent toujours un peu l'essence. Et je prends place dans une tente, en compagnie de Luc T., venu nous rejoindre de Belgique, au guidon d'une BMW presque moderne.

Après une nuit froide, réveil matinal, petit déjeuner frugal et en route pour Montlhéry.

Pour la première fois, je roule, au guidon de ma Norton (acquisition récente), sur les routes qui bordent l'intérieur de l'anneau ; je ne porte pas mon casque et mon copain Fabrizio est hilare en me voyant revenir, tant ma tête en dit long sur les sensations inédites que je viens de découvrir, en quelques centaines de mètres : je suis stupéfait, manifestement.

En attendant que ma série roule, j'installe mon petit stand de magnétos que Jacques me propose de tenir et de surveiller, lorsque je serai sur la piste.

Et c'est l'expérimenté Jacques Chandelon qui m'a indiqué la procédure à suivre, pour mettre cette belle Norton Inter en route, à la poussette : elle est très facile à démarrer lorsque je procède exactement comme il me l'a enseigné.

Le samedi soir, toute la bande des Belges décide de souper au restaurant du camping : restaurant archi bondé, attente longue mais nous mangeons finalement. Cependant, à une table voisine, des participants britanniques se sont énervés, en raison de l'attente et en sont venus aux mains avec le personnel du restaurant ; le cuisinier, un gaillard fort bien bâti, a fait irruption afin de régler le différend à coups de poings.

Mais, la gendarmerie ayant été prévenue, il fut emmené, menotté, devant tous les clients ; et que ceux, nombreux, qui n'avaient pas encore mangé se débrouillent.

L'altercation passée, comme dans les Aventures d'Asterix le Gaulois où le vieux pirate, dont le navire sombre trop souvent, prononce devant son capitaine désabusé, une maxime latine bien adaptée aux circonstances, Jacques fit une réflexion, en français, qui nous étonna tous et qui conclut, de façon définitive, le petit combat de boxe amateur.

Le dimanche, en fin de journée, il fallut bien prendre congé de nos amis pour rentrer à Quévy.

Malgré le we fantastique mais fatigant et malgré mon invitation à dormir chez moi, Jacques reprit, la nuit venue et les yeux rougis par l'oubli de ses lunettes, le chemin de ses pénates.

Voilà, évoquée par deux moments choisis, la mémoire de Jacques Chandelon.

Malgré les 36 années qui nous séparaient, nous avons été complices.

On pouvait compter sur lui.

Il avait une vaste culture qu'il ne dévoilait qu'en petit comité et sa vie fut bien remplie : il avait une grande famille et fut le responsable ou un des responsables du service de maintenance des usines VW, à Bruxelles.

A ce sujet, lorsqu'il acheta sa dernière VW, il me confia et je crois que ce fut la seule fois où je le vis submergé par l'émotion : "mon épouse est décédée et la première fois que j'ai utilisé cette nouvelle voiture, ce fut pour suivre son enterrement".

Après cette épreuve, il quitta Bruxelles pour s'installer à Gozée, à proximité du domicile d'un de ses enfants.

Sa longue vie lui a permis d'être le témoin de très nombreux événements ; en parlant avec lui dont la mémoire, la curiosité et l'interprétation des faits étaient restées très vives, je me sentais en prise directe avec l'histoire.

J'invite les membres du VMCB qui auraient d'autres belles anecdotes à raconter, à ne pas hésiter à prendre leur plume.

### Palmarès du classement général de Liège-Nancy-Liège

#### Chadelon Jacques

1 AB= un abandon

2 AB = 2 abandons

|      | Place       |                  |     |      |
|------|-------------|------------------|-----|------|
| 1993 | 010         | FN XIII          | 450 | 1950 |
| 1994 | 050         | FN XIII          | 450 | 1950 |
| 1995 | 006         | FN XIII          | 450 | 1950 |
| 1996 | 038         | FN. XIII         | 450 | 1950 |
| 1997 | 1AB         | FN XIII          | 450 | 1950 |
| 1998 | 082         | Monet & Goyon NF | 350 | 1929 |
| 1999 | 2AB         | Monet & Goyon NF | 350 | 1929 |
| 2000 | 81          | Monet & Goyon NF | 350 | 1929 |
| 2001 |             |                  |     |      |
| 2002 | 2AB         | Monet & Goyon NF | 350 | 1929 |
| 2003 | 64          | Monet & Goyon NF | 350 | 1929 |
| 2004 | 102         | Monet & Goyon NF | 350 | 1929 |
| 2005 | 2AB         | Monet & Goyon NF | 350 | 1929 |
| 2006 | 1AB         | Monet & Goyon NF | 350 | 1929 |
| 2007 | 1AB         | Monet & Goyon NF | 350 | 1929 |
| 2008 | classé Papy | FN XIII          | 450 | 1950 |
| 2009 | 2AB         | Monet & Goyon NF | 350 | 1929 |
| 2010 | 2AB         | Monet & Goyon NF | 350 | 1929 |

## article du mois

### ADAPTATION D'UN EMBRAYAGE SAROLEA SUR BOITE STURMEY-ARCHER

*Etienne Hage – janvier 2021*

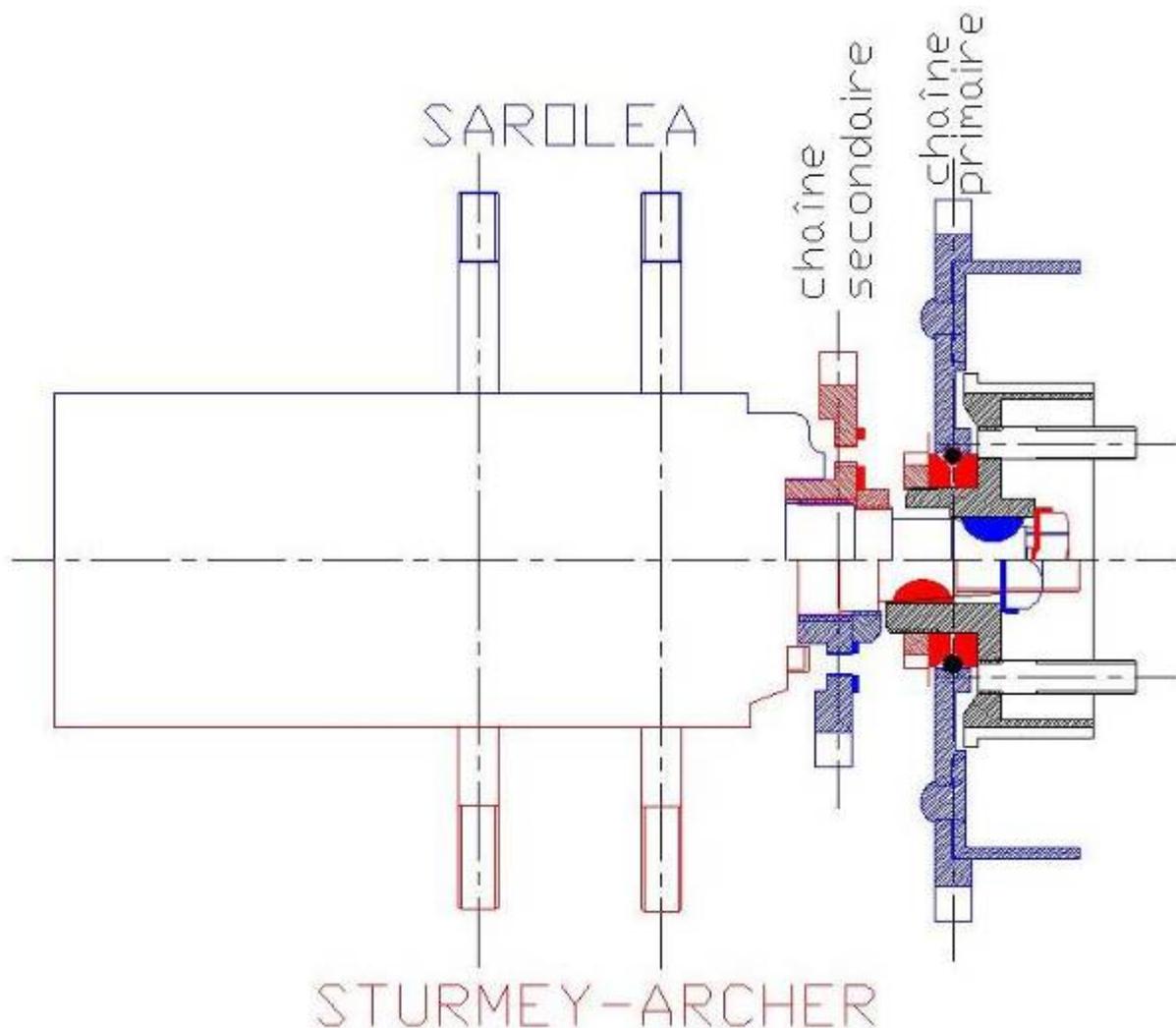
Notre ami Jean-Pierre Beaufays est occupé à restaurer une Saroléa de 1926 équipée d'une boîte Sturmey-Archer. Hélas pour lui, ce qu'il subsiste de l'embrayage Sturmey est incomplet et les quelques pièces en sa possession sont dans un état déplorable. Ce type d'embrayage est paraît-il particulièrement difficile à trouver. Aussi, il m'a demandé d'analyser la possibilité d'adapter un embrayage d'une autre origine plus aisément disponible.

Parmi sa collection d'engins en cours de restauration, il y a un triporteur à moteur et boîte Saroléa. Etant toujours démonté, j'ai pu comparer les transmissions Sturmey et Saroléa

Pour info, Saroléa a monté ses propres boîtes et embrayages à partir de 1927 et ce jusqu'aux années '50.

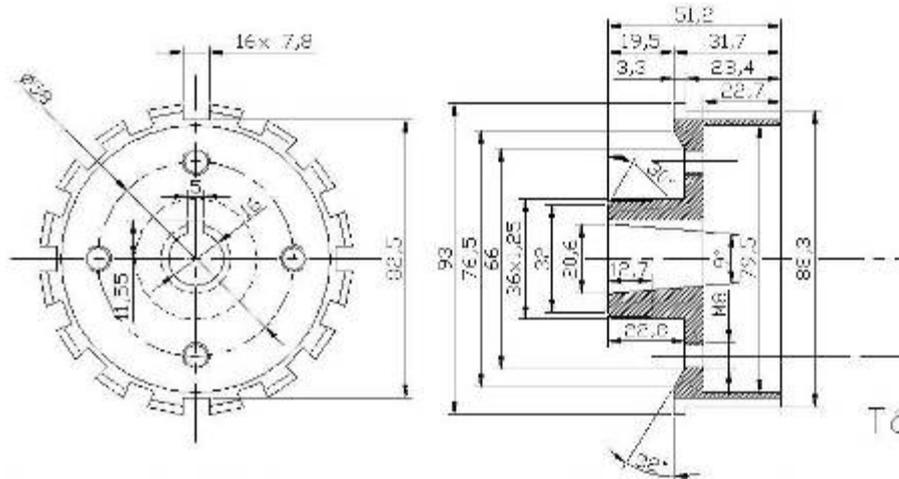
Ces boîtes et embrayages Saroléa sont des copies quasi conformes des modèles anglais Burman. Ce qui explique ce que j'écris concernant les disques en fin de cet article.

De plus, ils sont d'une conception quasiment compatible avec la boîte Sturmey, sauf que sur cette dernière, l'axe d'entrée de boîte est plus court avec un angle de cône de fixation différent.



J'ai donc redessiné d'une part la boîte Saro et son embrayage, d'autre part la boîte Sturmey en basant les mesures à partir des 4 goujons de fixation des boîtes au cadre. Heureusement, sur les 2 boîtes, les distances entre chaîne secondaire et goujons de fixation sont identiques. Pour la Sturmey, il restait à positionner la cloche d'embrayage Saro et sa couronne à la distance voulue pour aligner la chaîne primaire.

Pour y arriver, il suffit de prolonger le moyeu d'embrayage et adapter son cône de fixation. Voici ce que ça donne :



Moyeu SAROLEA pour boîte Sturmey-Archer



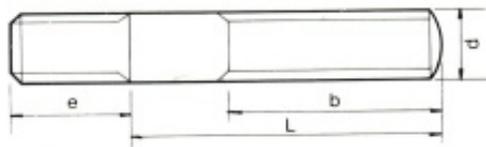
La difficulté principale de l'usinage du nouveau moyeu résidait dans l'exécution du cône à la bonne distance. Je ne dispose pas d'une machine à mesurer pour connaître l'angle exact de ce cône. Quand bien même aurais-je eu accès à un tel équipement, la tourelle de mon tour n'est pas équipée de lecture digitale.

Bref, j'ai démonté l'axe Sturmey, je l'ai mis entre pointes sur le tour et monté un comparateur sur le porte-outil. De la sorte, j'ai pu orienter la tourelle de façon à obtenir 0,00 au comparateur en le déplaçant le long de la génératrice du cône.

J'ai débuté l'usinage du moyeu en réalisant ce cône, qui, testé au bleu, s'est avéré parfait. En y glissant l'axe de boîte, j'avais la référence axiale exacte pour réaliser le reste du moyeu.

## Goujon (engagement 1 x d)

Acier 5.8 - 8.8 - 10.9



DIN 938

### Désignation :

un goujon, longueur d'engagement e égale au diamètre, de  $\varnothing 10$  mm filet métrique normal et de 60 mm de longueur sortie L (donc de 70 mm de longueur totale) = DIN 427 M5 x 60.

| d       | M4                                 | M5   | M6   | M8   | M10  | M12  | M16 | M20 | M24 | M30  |
|---------|------------------------------------|------|------|------|------|------|-----|-----|-----|------|
| e       | 4                                  | 5    | 6    | 8    | 10   | 12   | 16  | 20  | 24  | 30   |
| b       | x                                  | 14   | 16   | 18   | 22   | 26   | 30  | 38  | 46  | 66   |
|         | y                                  | 20   | 22   | 24   | 28   | 32   | 36  | 44  | 52  | 72   |
| L mm    | <b>Poids en kg aux 1000 pièces</b> |      |      |      |      |      |     |     |     |      |
| 20      | 1,90                               |      | 5,50 |      |      |      |     |     |     |      |
| 25      | 2,40                               | 3,86 | 5,50 |      |      |      |     |     |     |      |
| 30      | 2,90                               | 4,63 | 6,60 | 12,2 |      |      |     |     |     |      |
| 35      | 3,40                               | 5,30 | 7,70 | 14,2 | 22,7 |      |     |     |     |      |
| 40      | 3,90                               | 5,97 | 8,80 | 16,2 | 25,8 | 38   |     |     |     |      |
| 45      |                                    | 6,74 | 9,90 | 18,2 | 28,9 | 42,4 |     |     |     |      |
| 50      |                                    | 7,31 | 11   | 20,2 | 32   | 46,8 | 89  |     |     |      |
| 60      |                                    |      | 13,2 | 24,2 | 38,2 | 55,6 | 105 | 170 |     |      |
| 70      |                                    |      |      | 28,2 | 44,4 | 64,4 | 121 | 194 | 290 |      |
| 80      |                                    |      |      | 32,2 | 50,6 | 73,2 | 137 | 218 | 326 | 535  |
| 90      |                                    |      |      |      | 56,8 | 82   | 153 | 242 | 362 | 591  |
| 100     |                                    |      |      |      | 63   | 90,8 | 169 | 266 | 398 | 647  |
| 120     |                                    |      |      |      |      | 109  | 201 | 315 | 470 | 757  |
| 140     |                                    |      |      |      |      |      | 233 | 364 | 542 | 867  |
| 160     |                                    |      |      |      |      |      | 265 | 413 | 614 | 977  |
| 180     |                                    |      |      |      |      |      |     | 463 | 686 | 1080 |
| 200     |                                    |      |      |      |      |      |     | 512 | 758 | 1190 |
| Emball. | 100                                |      |      | 50   |      |      | 25  |     |     |      |

### Exécution :

A (anciennement m) suivant DIN 267/2

Concernant les 4 goujons, ils doivent se visser dans le voile du moyeu qui fait 5,7 mm d'épaisseur. Il faut donc des goujons DIN 938 avec engagement de  $1 \times d = 8$  mm.

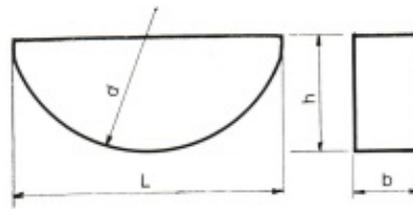
J'aurais pu bien sûr en re-fabriquer : JPB m'avait même fourni de la tige, mais elle s'est avérée d'un  $\varnothing 7,6$  au lieu des 8 requis... Heureusement j'en ai trouvé tout faits chez TFA à Grâce-Hollogne (adresse très utile pour tout ce qui est visserie = bien achalandés et serviables).

Petite remarque pour ceux qui ne seraient pas au courant, la longueur nominale d'un goujon est celle hors implantation (qui débordé de la surface dans laquelle il est vissé).

Pour ceux qui ont la chance d'en encore posséder le catalogue de feu Marc Gérard, ce bouquin fourmille d'informations techniques des plus intéressantes...

## Clavette « Woodruff »

Acier St. 60



DIN 6888  
ISO 3912

### Désignation :

une clavette de 4 mm de largeur b, et de 5 mm de hauteur h = DIN 6888 - 4 x 5.

| b   | h    | ∅ d | L     | Pour arbres (I) |    | Pour arbres (II) |    | Poids en kg aux 100 p. | Emb. |
|-----|------|-----|-------|-----------------|----|------------------|----|------------------------|------|
|     |      |     |       | de              | à  | de               | à  |                        |      |
| 1   | 1,4  | 4   | 3,82  | 3               | 4  | 6                | 8  | 0,031                  | 100  |
| 1,5 | 2,6  | 7   | 6,76  | 4               | 6  | 8                | 10 | 0,153                  |      |
| 2   | 2,6  | 7   | 6,76  | 6               | 8  | 10               | 12 | 0,204                  |      |
| 2   | 3,7  | 10  | 9,66  | 6               | 8  | 10               | 12 | 0,414                  |      |
| 2,5 | 3,7  | 10  | 9,66  | 8               | 10 | 12               | 17 | 0,518                  |      |
| 3   | 3,7  | 10  | 9,66  | 8               | 10 | 12               | 17 | 0,622                  |      |
| 3   | 5    | 13  | 12,65 | 8               | 10 | 12               | 17 | 1,10                   |      |
| 3   | 6,5  | 16  | 15,72 | —               | —  | 12               | 17 | 1,80                   |      |
| 4   | 5    | 13  | 12,65 | 10              | 12 | 17               | 22 | 1,47                   |      |
| 4   | 6,5  | 16  | 15,72 | 10              | 12 | 17               | 22 | 2,40                   |      |
| 4   | 7,5  | 19  | 18,57 | —               | —  | 17               | 22 | 3,27                   |      |
| 5   | 6,5  | 16  | 15,72 | 12              | 17 | 22               | 30 | 3,01                   |      |
| 5   | 7,5  | 19  | 18,57 | 12              | 17 | 22               | 30 | 4,09                   | 50   |
| 5   | 9    | 22  | 21,63 | —               | —  | 22               | 30 | 5,73                   |      |
| 6   | 7,5  | 19  | 18,57 | 17              | 22 | 30               | 38 | 4,91                   |      |
| 6   | 9    | 22  | 21,63 | 17              | 22 | 30               | 38 | 6,88                   |      |
| 6   | (10) | 25  | 24,49 | 17              | 22 | 30               | 38 | 8,64                   |      |
| 6   | 11   | 28  | 27,35 | —               | —  | 30               | 38 | 10,6                   |      |
| 8   | 9    | 22  | 21,63 | 22              | 30 | 38               | —  | 9,87                   | 25   |
| 8   | 11   | 28  | 27,35 | 22              | 30 | 38               | —  | 14,1                   |      |
| 8   | 13   | 32  | 31,43 | —               | —  | 38               | —  | 19,3                   |      |
| 10  | 11   | 28  | 27,35 | 30              | 38 | 38               | —  | 17,6                   |      |
| 10  | 13   | 32  | 31,43 | 30              | 38 | 38               | —  | 24,1                   |      |
| 10  | 16   | 45  | 43,08 | —               | —  | 38               | —  | 39,9                   |      |

( ) : à éviter

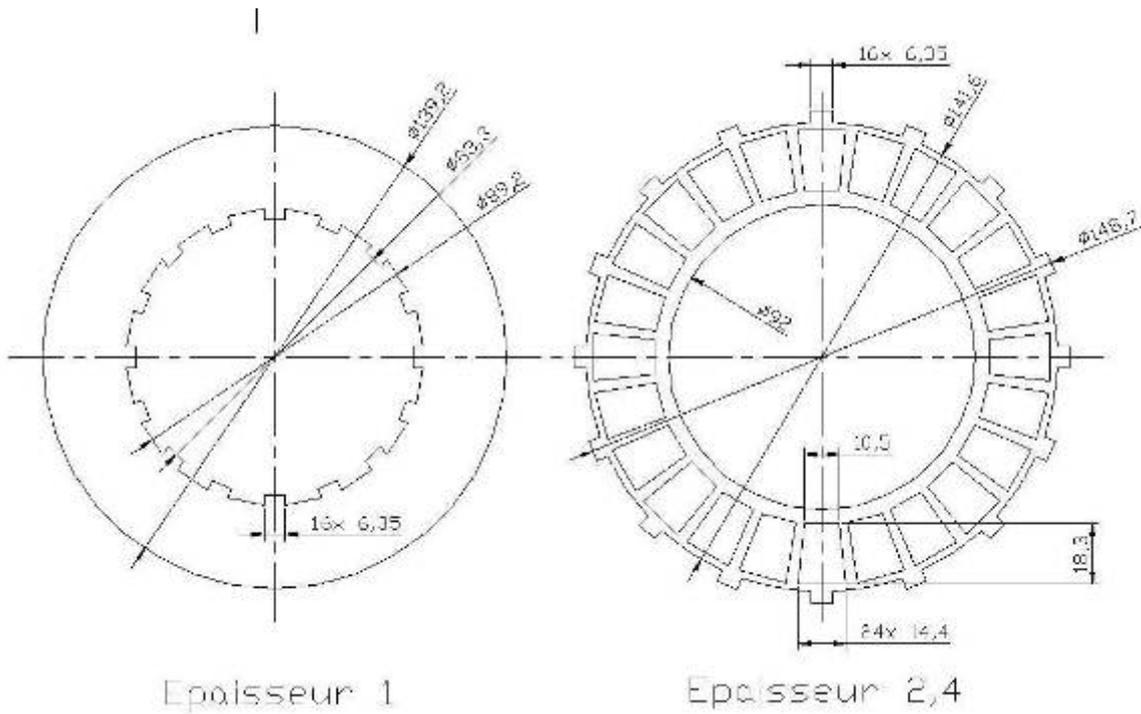
I & II : En ce qui concerne les cotes d'assemblage, en particulier celles des extrémités d'axes, il y a lieu de respecter l'appropriation des sections de clavettes aux diamètres d'axes.

La catégorie I sera surtout d'application lorsque les clavettes Woodruff sont utilisées comme des clavettes parallèles, c'est-à-dire pour transmettre le couple de rotation total. La catégorie II sera surtout d'application là où les clavettes Woodruff ne servent qu'à déterminer la position des éléments de transmission et sont utilisées pour transmettre le couple de rotation d'autres éléments, comme par exemple : clavettes transversales, cônes.

Concernant la clavette Woodruff (demi-lune), elles sont également normalisées et une fois de plus on en trouve les détails dans le catalogue Marc Gerard. Dans le cas qui nous occupe, il faut une DIN 6888 5x6,5. Là aussi j'aurais pu passer mon temps à la ré-usiner, mais j'ai préféré laisser à JPB le plaisir d'en trouver une toute faite...

Dernier détail : il se fait que les disques d'embrayage Saroléa, tant lisses que garnis, sont en tous points identiques à ceux des embrayages Burman montés sur AJS, Matchless et autres Vincent Comet, bref disponibles chez nombre de fournisseurs de pièces d'anglaises...

Pour votre information, vous en trouverez le plan ci-dessous au cas où il vous viendrait à l'idée d'en faire découper par laser (procédé rapide, précis et bon marché...).



## Renaissance

Un exercice qui m'a toujours fort amusé et auquel je me suis livré dès mes débuts de collectionneur est la reconstitution d'anciennes motos au départ de pièces d'un même modèle récupérées un peu partout, chez d'autres collectionneurs, ou au hasard des bourses.

Evidemment, au début de la collection, les pièces, même d'avant-guerre, n'étaient pas rares et on en trouvait assez facilement dans le fond des garages des anciens marchands de motos et même à la ferraille.

Il y avait par exemple dans ma région plusieurs marchands de mitraille ayant stocké du matériel pendant de nombreuses années en attendant que le prix des métaux augmente.

Leur terrain était couvert de monceaux de ferraille qui s'y entassaient parfois depuis deux décennies et dans lesquels on pouvait faire d'intéressantes découvertes.

Le prix des mitrilles ayant évolué à la hausse au début des années 70, ces négociants entreprirent de vendre leur stock pour l'industrie.

C'est ainsi que furent progressivement exhumées d'intéressantes pièces qui y croupissaient depuis parfois fort longtemps.

Souvent depuis les années 50 ou 60, époque à laquelle les vieilles motos, tombées en disgrâce face aux petites automobiles, étaient jetées sans remords aux 'riquettes'.

Beaucoup étaient irrécupérables suite à une longue exposition aux intempéries mais pas mal d'autres, qui avaient bénéficié d'un abri relatif, contribuaient à faire notre bonheur.

Nous étions plusieurs collectionneurs de la première heure qui rendions visite à ces ferrailleurs à un rythme presque hebdomadaire.

Ces derniers, ayant vite compris l'intérêt qu'ils pouvaient retirer en négociant ces pièces, les conservaient à notre intention.

C'était à qui passerait le premier après la découverte et c'était bien rare que nous ne revenions pas avec un moteur, une fourche, un réservoir, voire une moto entière.

Et il n'en fallait souvent pas plus pour nous décider à reconstruire des motos au départ de ces pièces.

Mettant à profit la période d'inactivité que nous sommes contraints d'observer actuellement, et quoique l'exercice devienne de plus en plus périlleux de nos jours vu la rareté, et surtout le prix, des pièces détachées encore existantes, j'ai de nouveau entrepris la reconstitution de plusieurs motos.

Après une Gnome et Rhône AX2 et une Harley-Davidson 'Early Shovel', rassemblées au départ de lots de pièces provenant de plusieurs motos différentes, c'est sur une Saroléa 500 'entre tubes' que je me penche actuellement.

En visite chez un copain collectionneur de motos américaines, j'avisai quelques pièces Saroléa entreposées dans son garage : Un moteur 23T, une fourche de la fin des années 20, un moyeu arrière avec un arrière cadre de 500 de la même époque, ainsi qu'un cadre bizarre, ressemblant à un 23T modifié pour recevoir un réservoir en selle.

Après une négociation rondement menée, il n'y avait plus qu'à....

Un copain mécanicien de haut niveau et particulièrement fêru de Saroléa accepta de prendre en charge la remise en état du moteur.

Excellente initiative compte tenu de la condition catastrophique de ce moteur tel que je l'avais récupéré et de l'état meilleur que neuf dans lequel je viens d'en reprendre possession.

Après moult tentatives pour trouver un cadre d'origine, celui que je possédais fut remis dans son état initial grâce au savoir-faire du copain Etienne.

Je remercie au passage le pittoresque ami Ardennais Philippe qui n'a pas hésité à me prêter le modèle.

J'avais dans mes pièces une roue avant de 1926 et une boîte Sturmey-Archer telle que Saroléa en monta jusqu'en 1926.

Ces pièces trouveront leur place sur cette moto qui sera donc une 23LT (hybride 23L et 23T).

Critiqueurs, préparez vos propos acerbes (ou à Croates).

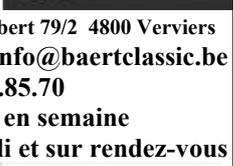
Pour l'anecdote, un embrayage Saroléa fut monté sur la boîte S-A moyennant de copieuses adaptations dont vous trouverez la relation dans un article du à la plume d'Etienne.

Le copain Didier ayant de son côté fabriqué un réservoir d'après un modèle également prêté par Philippe.

J'espère pouvoir sortir cette moto pour une de nos prochaines balades.

Dès que nous pourrons nous rassembler sans muselière.

A bientôt si Alexander le veut bien.

|   |   |
|---|---|
| <br><br><br><br><br><br><br><br><br><br> | <p><b>PNEUS COLLARD BOVY</b></p> <p><b>GROSSISTE EN PNEUS<br/>ET JANTES</b></p> <p><b>TOUTES MARQUES</b></p> <p><b>MOTO, VOITURE<br/>UTILITAIRE, AGRICOLE</b></p> <p><u><a href="http://WWW.PNEUSCOLLARDBOVY.BE">WWW.PNEUSCOLLARDBOVY.BE</a></u></p> <p><u><a href="mailto:INFO@PNEUSCOLLARDBOVY.BE">INFO@PNEUSCOLLARDBOVY.BE</a></u></p> <p><b>TEL : 087/228.884</b></p> <p>Réduction pour les membres du VMCB</p> |
|---|---|

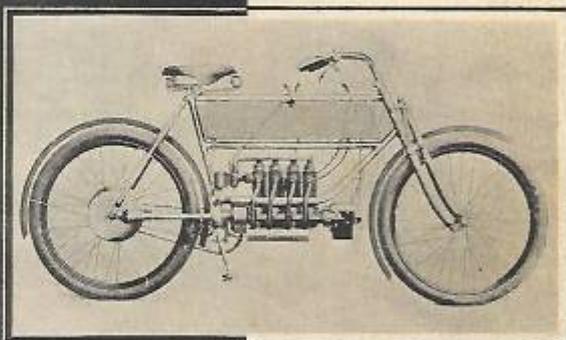
## **La vie du club**

Extrait de la revue du Royal Motor Union

Le RMU fait état de la création du VMCB en 1971

1100 79

# VETERAN MOTO-CLUB BELGE



Enfin c'est chose faite. Le vétéran moto-club belge est né ; il est une section du Royal Motor Union.

Les propriétaires et amateurs de motocyclettes anciennes vont pouvoir se grouper, se réunir, participer à des rallyes, à des promenades, défendre leurs intérêts, faire valoir des revendications. Ils ne sont plus des isolés, ils ont un lien commun, une partie, un étendard. Ce genre de groupement, commun dans les pays voisins n'existait pas encore chez nous, pour les motocycles tout au moins ; cette lacune est comblée. Par le truchement de la revue « Motor » une chronique mensuelle établira l'indispensable trait d'union entre nous.

C'est le 26 mars 1971 qu'a été constitué le premier comité du V.M.B. Un mot de présentation s'impose ici. La présidence a été confiée à M. Philippe Questionne, administrateur du R.M.U., la vice-présidence à M. Fernand Tiquet, figure bien connue dans les rallyes d'ancêtres tant sur quatre que sur deux roues. Sont membres du comité, MM. Jean Lejeune, Maurice Hotermans et Georges Kuster, tous trois artisans des précédents rallyes de Verviers, lesquels on s'en souvient avaient connu un plein succès. Au secrétariat, Gilbert Gaspard, lui aussi motocycliste de toujours.

Les conditions d'admission sont simples, être membre du R.M.U. et parrainé par deux membres du V.M.B. La cotisation est fixée à trois cents francs l'an soit la cotisation classique du R.M.U. majorée de cent francs destinés à notre trésorerie propre.

Il va de soi que non seulement les propriétaires d'anciennes motos mais aussi les sympathisants sont cordialement invités à rejoindre les rangs de notre association.

Les machines seront répertoriées en quatre catégories :

- ANCETRES : sorties d'usine avant le 31-12-1904.
- PIONNIERS : sorties d'usine entre le 1-1-1905 et le 31-12-1918.
- VETERANS : sorties d'usine entre le 1-1-1919 et le 31-12-1925.
- VINTAGE : sorties d'usine entre le 1-1-1926 et le 31-12-1930.

Une des premières activités du club a eu lieu le 23 mai. A cette date une réunion intime s'est tenue dans le cadre pittoresque de l'abbaye du Val-Dieu, plus précisément « au casse-croûte de l'Abbaye ».

Cette première n'aura d'ailleurs été que le prélude à un rallye de vétérans dont l'organisation est prévue courant septembre prochain. Ce rallye aura un caractère essentiellement national et ceci afin de nous compter, d'évaluer le potentiel belge en fait de motocyclettes anciennes. Les détails de cette organisation seront communiqués prochainement en cette même rubrique.

Mais entre le rallye de septembre et le rendez-vous du Val-Dieu, une importante manifestation prendra place.

A partir du 5 juin prochain, à Liège, au Musée de la Vie Wallonne, sera organisée une exposition rétrospective du cycle et du motocycle wallon.

Là, durant quatre mois, seront exposées ces motos qui par la qualité de leur technique, par leurs succès en compétition ont contribué à forger la haute réputation de notre industrie.

On y reverra les légendaires FN 4 cylindres, les Moulins Rouges, la sportive M.86 ; les Gillet à courroie, l'incroyable Tour du Monde, la populaire 175 tout usage ; les Saroléa, depuis la machine de 1903 jusqu'à la fulgurante « Monotube » qui fut un des plus fins racers de son temps.

Aux côtés des trois marques principales, la Brondolt, machine simple à utilisation multiple ; la Bovy, issue d'une des plus anciennes firmes de la place ; la gigantesque Escot construite à Chatelet et animée d'un moteur V2.

Plus curieuses encore les Antoine de 1898 et Piedbœuf de 1903, pionniers d'une lointaine époque qui fut cependant l'antichambre de l'épanouissement de cette industrie au cours de la première moitié de ce siècle.

Sur le stand « armée » le puissant ensemble sidecar FN 1000 cc. de nos lanciers et chasseurs ardennais de 1940 voisineront avec la 4 cylindres des premières estafettes militaires et les vélos des carabiniers cyclistes de 1914, les Diables Noirs de Baelen et autres lieux de batailles.

La rétrospective montrera encore les célébrités et draisiennes du siècle passé ainsi que plusieurs moteurs sur socle et quantités d'objets d'époque.

Le musée de la vie wallonne qui cet été abritera toutes ces précieuses reliques est situé au cœur d'un vieux quartier de la cité ardente ; rue Hors-Château, entrée par la cour des mineurs. Le musée est un ancien cloître qui a été relevé de ses ruines de la dernière guerre et impeccablement restauré dans son état d'origine. Mais en attendant de prendre place sur la ligne de départ du rallye de septembre, en attendant l'exposition du 5 juin, les férus de vieilles pétroles ont déjà tourné en cette fin de mai leur guidon vers Val-Dieu, vers cette première rencontre qui en fait a été notre premier « coup de kick ».

Il nous reste pour clore cette page à remercier le Conseil d'administration du Royal Motor Union de nous avoir aidés à accéder au sein de cette grande formation et à exprimer notre gratitude à MM. Quenne et N'zei, lesquels ont tenu le Vétéran Moto-Club Belge sur les fonts baptismaux.

GEGE.



**MAZOUT  
SINCLAIR**

la meilleure qualité,  
aux meilleures conditions,  
livré dans le plus bref délai.

TEL : 04 - 42.61.73

# 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](http://WWW.GEDIMAT.BE)

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

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

## n f o r m a t i o n s

### **Modification de votre contact pour les annonces « vente ou recherche ».**

Dès à présent, envoyez par mail votre annonce à [atmospherecuir@yahoo.fr](mailto:atmospherecuir@yahoo.fr).

Philippe Leroy ayant de nouvelles fonctions, c'est Roland Mignolet, l'éditeur responsable qui s'occupera de collecter les annonces.

N'oubliez pas lorsque la vente est faite ou la pièce trouvée de prévenir afin de retirer l'annonce. Merci !!

### **Expo moto Musée de la Vie Wallonne**

#### **La moto... Plus qu'une passion, un style de vie !**

La Belgique, et plus particulièrement le bassin liégeois, a joué un rôle majeur dans l'essor de la moto au niveau mondial durant la 1ère moitié du 20e siècle. Le Musée de la Vie wallonne possède de nombreux modèles de cette époque issus des constructeurs emblématiques tels que Saroléa, FN et Gillet.

Contrairement à ce que pourrait suggérer le site de réservation de vos places, le temps de visite n'est pas limité. Seul le nombre de visiteurs en même temps l'est.

Cette exposition de qualité continue jusqu'en avril, à ne pas rater.



Un nouveau livre consacré aux « BMW tôle emboutie bicylindres types R11-12-16-17 » vient d'arriver sur le marché. Ce livre technique possède 390 pages format A4 et plus de 950 illustrations (photos, schémas, etc..).

Le prix public du livre sera de 60 euros. Le prix du port pour la Belgique sera bien de 10 euros,

Pour tout renseignements et/ou commande, veuillez contacter

Jean-yves FENAUTRIGUES

16 avenue Hebert 95250 BEAUCHAMP

[j-y.fenautrigues@sfr.fr](mailto:j-y.fenautrigues@sfr.fr)

Dans la Série Motoportrait © n° 15



## BMW bicylindres tôle

R11/12 750 cc latérales

R16/17 750 cc culbutées

*génération «tôle emboutie»  
civiles et militaires (1929/44)*

BMW Zweizylinder  
Preßstahlrahmen Modelle  
typ R11-R16  
und R12-R17



Jean-Yves FENAUTRIGUES

## nvitations

### **Le dimanche 21 mars Balade de remise en route**

L'évolution de la situation concernant les restrictions auxquelles nous sommes soumis depuis maintenant un an ne nous laisse que peu d'espoir de pouvoir organiser comme il se doit le Coup de kick du Val Dieu prévu le 21 mars prochain.

Il devait nous emmener à St Vith au cours d'une balade de 160 kilomètres.

Dans la crainte que les établissements de restauration n'aient toujours pas la permission d'exercer leur activité à cette date, nous avons préféré postposer le Coup de Kick à une date ultérieure qui reste encore à déterminer en fonction des exigences sanitaires.

Néanmoins, afin de faire prendre patience aux nombreux motards désireux de reprendre la route au guidon de leur ancienne, nous proposons pour cette date une balade au rodebouc d'1/2 journée au départ d'Esneux,

Le parcours sera d'environ 120 kilomètres avec un arrêt dans un endroit convivial et abrité où nous pourrons nous rejoindre et nous ravitailler en boissons, nourriture et carburant.

Rendez-vous dès 12h30 à Esneux au parking face à l'Athénée Royal rue du Lavaux.

Départ de la balade à 13h00

Info : Jean-Pierre Beaufays. 0477205100 [jpbeaufays@skynet.be](mailto:jpbeaufays@skynet.be)

## vendre

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

À vendre : **Velocette LE Mk3** 192cc du 05/07/1965 à finir de restaurer. Toutes les pièces sont présentes. Peinture gris/beige neuve. Moto à remonter. 2 pneus neufs, radiateur remis à neuf. Avec papiers belges. Ex moto de la police anglaise. Infos au 0495/92.60.66 ou [vdelloye@hotmail.com](mailto:vdelloye@hotmail.com). Prix : faire offre sur place. Région Eghezée (1)

A vendre **Moto Guzzi Le Mans 1979** en ordre de marche .tête de fourche Le Mans 1 carénage complet avec ses attaches pour le Mans 2. tel: 0472-780776 [marc.lepoudre@gmail.com](mailto:marc.lepoudre@gmail.com) (1)

#### **Lot de pièces zundapp bella**

1 moteur complet, 1 incomplet, 4 roues, réservoir, plusieurs moyeux av et ar, ainsi que diverses petites pièces de carrosserie. Photos disponibles Père Yvon 0474/985523 (1)

A vendre (ou échanger) 4 pneus neufs **Kenda** 2,75 x 17 0475/877.627  
[thierry.baele@skynet.be](mailto:thierry.baele@skynet.be) (3)

**Honda CB400N** bleue de 1982 en bon état d'origine et roulante pour 700€. Avec ses papiers, 20000km. Je possède la moto depuis de nombreuses années, mais je ne l'utilise plus. Pour plus d'infos: André Vanthienen au 042.85.566.6 ou 0472.270.784. (3)



## **Durée de publication de votre annonce « recherche » dans 9 revues successives.**

Cherche pièces Jeep Willys 1944-45 0475/877.627 [thierry.baele@skynet.be](mailto:thierry.baele@skynet.be)

Cherche documents et pièces pour **Horex Regina**.  
Echange possible. nauwelaers.paul@gmail.com Tél. 0495/614912

Cherche affiche **FN M86** (fond jaune) de l'imprimerie Benard SA à Liège.  
Frank Istace 0477/47.83.44 - frankistace2@hotmail.fr

Cherche 2 silencieux pour **FN 175 type M22** luxe modele long tel 0496/188044 Philippe Brahy

Cherche: Réservoir à essence pour Saroléa 38S6 (600 ohv). Fond creusé.  
Possibilité d'échange avec le même pour 38T6 (600 'latérales'), fond plat ou un de 350 OHV. En bon état.  
Je serais déjà content d'en obtenir un en prêt comme modèle pour modifier le mien si je n'en trouve pas. Merci d'avance. Jean-Pierre Beaufays jpbeaufays@skynet.be 0477-205100

Cherche 2 jantes chromées non restaurée 16 pouces 36 rayons. Roland Mignolet 0476/957696

Cherche pour moto **FN 4 cylindres** modèle 1913-14: - un guidon (grand modèle sur la version 13-14)  
OU un exemplaire pouvant être copié :  
- pot d'échappement (silencieux)  
-toutes autres pièces pour ce modèle  
Philippe Sonet 0474277743 [philippesonet@yahoo.fr](mailto:philippesonet@yahoo.fr)

Cherche pour **FN M13**: garde chaîne même endommagé, boîte à outils, décompresseur (moteur) pour 450 grande culasse. Me contacter par e-mail [da\\_dumont@hotmail.com](mailto:da_dumont@hotmail.com) ou Gsm: 0479864288.

Cherche **tôle émaillée FN Eddy Grenier** 0495/757 220

Cherche : démarreur, solénoïde et carburateur pour **honda cl 250s** (1982-1984). Si vous avez d'autres pièces pour ce modèle je suis preneur aussi. Tani lorenzo 0477/41.06.40. . tanikangourou@gmail.com

Je recherche, pour un ami Français, une moto **Puch d'avant-guerre**. Modèle indifférent mais de fabrication nécessairement antérieure à 1946.

Merci pour lui. Jean-Pierre Beaufays 0477205100 [jpbeaufays@skyne.be](mailto:jpbeaufays@skyne.be)

Cherche : vilebrequin ou soies de vilebrequin pour **Matchless g3** modèle post 55 (de 56 à 61)

Mr Jean-Pierre Capel +32472322716 ou [capelracing@gmail.com](mailto:capelracing@gmail.com)

Cherche un **piston** alésage entre 81 et 82 mm, diamètre d'axe maximum 22 mm, hauteur d'axe aux environs de 40 mm. Jean-Pierre Beaufays T. 0477205100, [jpbeaufays@skynet.be](mailto:jpbeaufays@skynet.be)

Cherche embrayage complet pour boîte de vitesses **Sturmey Archer** pour Sarolea type 23 de 1925. Jonniaux Patrick. Tél. 0477 96 28 78. Email [patrick-30@hotmail.be](mailto:patrick-30@hotmail.be)

Cherche Réservoir essence aluminium pour **TGM 125cc cross** à moteur HIRO refroidit par air du milieu des années 70.

Contact père yvon 0474/985523

Cherche **pour hercules pl 50cc** de 1969 les 2 petits cache moteur en tôle par contre j'ai un gros lot de pièces scooter punch de 1954 à vendre ou échanger. Contact [alainliegeois60@gmail.com](mailto:alainliegeois60@gmail.com)

Cherche bonne **petite moto allemande** légère et facile 125,175, 200cc pré-1961 complète.

Avec papiers belges et en ordre de marche (feux, pneus, freins etc....) Essai route possible.

Paye cash. Faire offre. [hermans.ferrara@gmail.com](mailto:hermans.ferrara@gmail.com)

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

Cherche rouleaux de démarrage pour moto sans démarreur – course

Tel : 0475-87.76.27 [thierry.baele@skynet.be](mailto:thierry.baele@skynet.be)

Cherche toutes pièces documentations, affiches, catalogues, essais des **Maico Taifun**. Merci.

Philippe Leroy. 0495/777.521 ou [pady1er@gmail.com](mailto:pady1er@gmail.com)

Cherche **cyclomoteur Fn**, mais aussi toutes pièces, dans n'importe quel état.

Eddy Grenier 0495/757220 [fa303951@skynet.be](mailto:fa303951@skynet.be)

Cherche pièces ou épave **Lambretta modèl LI Rens**

Joseph De Pirro 04/3422015 apres 17 H ou 0488/648474.



**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



**TOITURE  
SANTO**

*Père et Fils*

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

## alendrier du mois

**Ceci à titre d'information sous réserve de changement,  
Renseignez-vous auprès de chaque organisateur.**

21 mars Balade de remise en route VMCB  
28 mars Croisière blanche  
28 mars Journée FEDEMOT

0477/205.100  
0479/675.738  
[info@fedemot.be](mailto:info@fedemot.be)