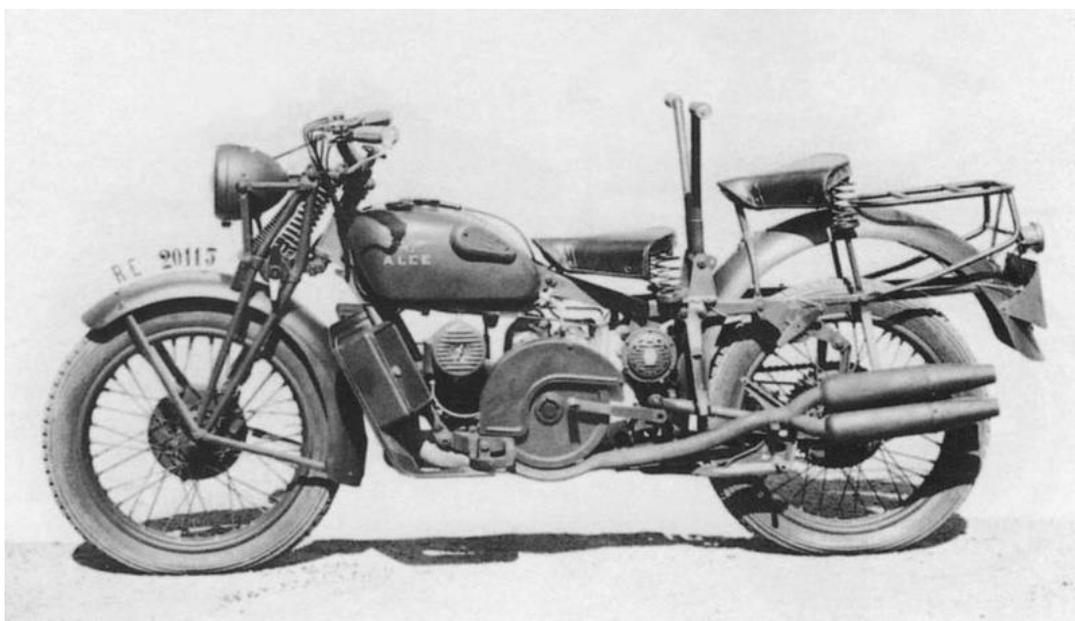




PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



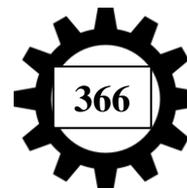
Guzzi Alce 500 biposto, côté gauche.



Moto Guzzi Alce et Superalce

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

Novembre 2017



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
Informations sur les assurances et l'immatriculation **0470/856 146** assurances@vmcb.org

Président: Lenaerts Eric
 Mielestraat 5 0470 85 61 45
 3770 Val-Meer info@vmcb.org

Vice-Président Philippet Eddy 04 250 51 24 (soir)
 Rue de l'Arbre Croix 272 0475 80 09 08
 4460 Horion-Hozemont eddy.philippet.vmcb@gmail.com

Secrétaire: Vandermersch Ann 04 224 28 79
 Chaussée de Tongres 645 0496 14 84 69 (soir uniquement)
 4452 Wihogne annvandermersch@hotmail.com

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

Administrateurs:

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

 Dalem Jean-Christophe 087 26 92 04
 Rue Grihanster 24
 4870 Nessonvaux bsadalem@gmail.com

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

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

 Leroy Philippe 085 21 14 57
 Ronheuville 35 0495 77 75 21
 4570 Marchin pady1er@gmail.com

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

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

ditorial

Chers Amis,

Tout d'abord, souhaitons la bienvenue à Mike Robert de CHATELET, Rosano Resmini de Olne, Jean Lambert de Baisy-Thy, Alexandre Bodart de Trooz, Michel Clause de Halanzy, Michel Gérard de Remouchamps, Berten Vermander de Hoeilaart.

*La saison motocycliste 2017 est, pour ainsi dire, maintenant derrière nous. Il nous faut déjà penser à l'édition du **calendrier 2018**. Aussi, si vous êtes organisateur d'une activité pour motos anciennes pour le VMCB (ou autres clubs) et désirez voir cette manifestation au calendrier annuel, prenez contact avec **Leroy Philippe**. Pour les plus courageux n'ayant pas peur de braver le froid, le premier rendez-vous de l'année sera comme à l'accoutumée, l'Hibernamur en janvier.*

La période de régularisation pour les cyclomoteurs telle que nous la connaissons aujourd'hui se terminera en fin d'année. A l'heure de vous écrire, la nouvelle procédure n'est pas connue. Ne tardez donc pas à immatriculer vos cyclomoteurs. D'ici là, retrouvez la procédure actuellement en vigueur dans la revue de janvier.

Bonne lecture de la présente et prochaine réunion au musée le vendredi 17 novembre.

*Lenaerts Eric,
Président.*

VOTRE ATTENTION SVP!!!

Avis aux organisateurs de :

Balade, bourse, exposition et autre

Nous attendons vos infos avant le 15 décembre 2017 pour clôturer le calendrier VMCB 2018.

Merci d'avance.

ans nos familles

La maman de notre Vice-Président Eddy Philippet nous a quittés ce lundi 25 septembre à l'âge de 70 ans. Toutes nos condoléances à toi, Eddy, et à ta famille.

Nous avons également la tristesse de vous annoncer le décès de Madame Marie-Louise Hönders, épouse de Monsieur Joseph Wysen, membre de notre club. Nous présentons toutes nos condoléances à sa famille et à ses proches.

article du mois

Moto Guzzi Alce et Superalce

Jean-Pierre Beaufays

GT 17 et GT 20

Durant le deuxième conflit mondial, l'armée italienne a utilisé en grand nombre des 500 cc Moto Guzzi de type Alce puis Superalce.

Equipées d'un moteur monocylindre horizontal semi-culbuté pour l'Alce et culbuté pour la Superalce, ces motos se caractérisent par leur volant moteur extérieur de grand diamètre et leur curieuse suspension à ressorts horizontaux enfermés dans un boîtier passant sous le moteur et freinés par d'importants amortisseurs arrière à friction.

Ces motos sont les descendantes directes des Moto Guzzi GT apparues des 1928.

La Moto Guzzi GT a été la première machine de la marque italienne à être livrée avec suspension arrière.

Le modèle a été produit jusque 1930.

Depuis, les lettres « GT » (GranTurismo) ont été utilisées pour tous les types équipés d'une suspension arrière.

Les modèles ayant succédé au type GT ont porté le nom de GT 16, GT 17 et GT 20.

L'armée italienne fut équipée successivement de ces différents types.

Du GT 20, sorti en 1938, a été décliné un modèle spécial destiné à l'armée qui peut être considéré comme le véritable précurseur des Alce et Super alce..

En effet, la GT 17 qui l'a précédé souffrait principalement d'une garde au sol limitée .

Dès 1938, la GT 20 a donc été fabriquée, avec un cadre entièrement neuf, offrant plus de garde au sol.

Le moteur, à distribution semi-culbutée, était plus haut dans ce cadre, de sorte que le réservoir d'huile a également été complètement modifié.

Il se trouva désormais inclus dans la partie supérieure du cadre, son remplissage s'effectuant au moyen d'un large conduit passant à travers le réservoir d'essence.

Une plaque de protection pour les jambes du conducteur a été disposée autour du volant moteur.

La suspension arrière était réglable.

Les roues étaient interchangeable et dissociables des tambours de freins.

Cependant, le GT 20 n'a pas connu un grand succès. Ce n'était rien de plus qu'un modèle de transition entre la GT 17 et l'Alce.

Seules 248 unités de la GT 20 ont été livrés au gouvernement italien, y compris un petit nombre d'exemplaires modifiés pour la Milizia della Strada.

Ces dernières étaient pourvues d'un moteur plus performant emprunté à la 2VT et qui développait une puissance de 17 cv contre 13,2 pour la GT 20.

Alce et Superalce

La Guzzi Alce qui a succédé à la GT 20 est sans doute la plus célèbre des motos italiennes de la seconde guerre mondiale.

Elle se différenciait de la GT 20 par le remplacement du robinet manuel de la pompe à huile par une vanne automatique, l'ajout de protège-jambes, le renforcement de la béquille et la disposition du conduit d'échappement.

L'Alce fut produite à 6390 exemplaires entre 1939 et 1945, sans compter les 669 Alce équipées dès l'origine de sidecar Meldi.

La version avec sidecar pouvait emporter trois hommes avec leur équipement.

Unique moto militaire produite par Guzzi pendant la guerre, l'Alce fut déclinée en versions monoplace et biplace.

Des modèles spéciaux pour le transport de mitrailleuses furent également fabriqués.

Le moteur 4 temps disposé à l'horizontale était un monocylindre de 498,4 cm³ avec soupapes opposées à la demande des militaires.

Comme la GT 20, sa puissance était de 13,2 ch à 4000 t/m.

Une magnéto Marelli MLA 1 assurait l'allumage et un carburateur Dell'Orto MC 26 F l'alimentation.

Le conduit d'échappement adoptait un double silencieux, comme sur les G.T. 17 et G.T. 20.

La suspension avant était à parallélogramme et la suspension arrière oscillante à ressorts horizontaux comme la GT 20 était également munie d'amortisseurs à friction.

La boîte de vitesse manuelle sur les premiers modèles puis au pied droit ensuite comptait 4 rapports. La transmission primaire était à engrenages et la secondaire par chaîne.

Les freins à tambour étaient actionnés à l'avant par un levier au guidon et à l'arrière arrière par une double pédale au pied gauche.

Les roues étaient munies de pneus 3,50 x 19".

Sur les derniers exemplaires, la garde au sol fut augmentée en rehaussant le moteur et le cadre. Une mitrailleuse pouvait être montée sur le guidon.

En 1943 apparut un nouveau modèle adoptant un moteur à soupapes en tête, désigné Alce V du fait de la disposition des soupapes.

Il se caractérisait également par un échappement à silencieux unique.

Cette version donna naissance à la Superalce en 1946.

Cette dernière, du fait de sa distribution par culbuteurs, développait une puissance de 18,5 ch à 4000 t/m.

La partie cycle restait identique à l'Alce à tel point qu'un défoncement a du être pratiqué à la base du garde-boue avant pour permettre le passage des culbuteurs.

Le modèle était muni de protège-jambes pour le pilote et d'un guidon repliable censé aider le passager à se maintenir en selle en terrain accidenté.

L'effet qu'il occasionnait était plutôt de déséquilibrer le pilote et son usage n'était pas recommandé.

Les premières versions (jusque 1952) étaient munies d'une avance à l'allumage à réglage manuel et d'un double pot d'échappement (jusqu'en 1955).



Guzzi GT20

Ensuite, vinrent l'avance automatique et le silencieux monotube.

Toutes ces motos étaient peintes en kaki mais il existait deux modèles, l'un à réservoir peint pour l'armée et un avec réservoir partiellement chromé à l'usage des carabiniers.

Le numéro de moteur est caractérisé dans une première phase par le préfixe AV (original rapide) et dans un deuxième temps du préfixe SA (Superalce).

Le système électrique est de 6 volts .

La batterie, logée dans un espace sous la selle et donc discrètement protégée des intempéries, est chargée par une dynamo Marelli mais n'est pas indispensable au fonctionnement du moteur dont l'allumage est assuré par une magnéto Marelli à aimant tournant..

Comme dit plus haut, sous le réservoir de carburant logé dans le tube supérieur du cadre de grand diamètre, il y a un réservoir d'huile qui permet, à travers deux pompes à huile mécaniques, la circulation de lubrifiant vers les différentes parties mobiles du moteur.

Cette simplicité mécanique, couplée à un châssis robuste, garantit une grande fiabilité fort appréciable pour un usage militaire.

De ce fait, ces motos disposaient d'une très grande garde au sol de 21 cm.

Une béquille centrale à grand levier, très bien conçue, permettait de stabiliser la moto sur terrains variés en produisant un minimum d'efforts.

Sous le moteur, à droite, il y a un sélecteur qui permet de changer la charge sur les ressorts arrière pour mieux accueillir un ou deux passagers.

La production de la Superalce cessa en 1956 mais ces machines furent encore utilisées par l'armée italienne jusqu'au début des années 70.

A noter qu'un tricycle, le Trialce, sur base de l'Alce et la Superalce fut également produit.

Caractéristiques techniques

Monocylindre 4 t horizontal refroidi par air 498 cm³ (88 x 82 mm) - 18,5 ch/4 300 tr/min
Cylindre et culasse fonte – Soupape d'admission culbutée et d'échappement latérale pour l'Alce et 2 soupapes culbutées à ressorts en épingle pour la Superalce. - Carburateur Ø 27 mm - Carter humide - Allumage magnéto - Boîte 4 rapports - Transmission par chaîne - Cadre double berceau en tubes et tôle emboutie - Suspensions av. à parallélogramme avec amortisseurs à friction et ressort compensateur, ar. oscillante à ressorts horizontaux sous le moteur et amortisseurs à friction - Freins à tambour déportés - Roues de 19" - Réservoir 12,5 l
Longueur 2220 mm. Empattement 1455 mm. Largeur 790 mm. Hauteur 1065 mm. Garde au sol 210 mm. Poids à sec 179,5 Kgs. Vitesse max ; 90 KM/h pour l'Alce et 110 pour la Superalce.



Guzzi Superalce

Impressions de conduite

Comme cette moto est prévue pour évoluer en terrain accidenté, non seulement le pilote se trouve très haut perché comme sur une moto de trail mais en plus, les repose pieds sont disposés tellement haut qu'il se retrouve replié à la manière d'une grenouille.

Dans l'impossibilité de circuler en toute sécurité et avec plaisir dans une position aussi inconfortable, j'ai été contraint de modifier la mienne en rabaisant et en avançant les repose-pieds.

Une première constatation est que la boîte est pour le moins 'virile'. Le sélecteur double, actionné au pied droit et aux rapports disposés 'à l'anglaise' demande à être manié avec délicatesse pour éviter d'horribles craquements. Et même dans ce cas, les vitesses passent assez mal. Contrairement à ce que je croyais au début, ce problème n'est pas limité à la mienne mais semble être commun à toutes ces machines. C'est leur principal défaut.

Pour pouvoir utiliser ces motos aussi bien en escorte qu'en convoi rapide, la boîte est pourvue de deux premiers rapports très courts et de deux assez longs. Ce qui les rend plaisamment utilisables tant en circuits tourmentés qu'en longs trajets.

Le moteur émet un agréable bruit de gros mono qui donne au pilote la sensation de chevaucher une bétonneuse.

La suspension, malgré la présence d'une fourche à parallélogramme, est assez remarquable pour une moto de cette époque et permet d'évoluer rapidement et sans perdre ses dents même sur les tronçons 'inadmissibles'.

illet d'humeur

Enmacralés

Jean-Pierre Beaufays

La saison vient de se terminer par la très belle balade des Vallées Namuroises.

En ce qui me concerne, il était temps.

Je suis peut-être victime d'un mauvais sort cette année car toutes mes bécanes tombent en panne l'une après l'autre et je vais finir par ne plus en avoir aucune capable de prendre la route.

Pour n'en citer que quelques unes, mes 'incroyables' BMW sont en bute à des problèmes électriques. Ma M72 qui a par miracle terminé le L-N-L, continue à pisser à l'huile et a les dents de ses pignons de distribution plus cariées que celles de son propriétaire. Ce qui n'est pas peu dire.

Impossible d'obtenir un bon ralenti sur ma Gillet, les vitesses de ma Guzzi passent de plus en plus mal, ma BSA 'roule toujours' commence à avoir des ratés et le réservoir à essence de ma Raleigh fuit.

Même ma 'moderne' Harley-Davidson de 1970, remise en route à grands frais après plus de 25 ans d'immobilisation, déconne du sélecteur de vitesses, lequel est si bien situé que son inspection réclame le démontage d'une demi moto.

Et je ne m'étendrai pas (pas pratique pour rouler sauf pour tel pilote de Vincent) sur la Henderson, l'Indian et la HD J qui, pour quelque'obscur' raison dépassant mes compétences refusent désormais de démarrer.

Et, curieusement, je ne suis pas le seul à être dans ce cas.

Plusieurs copains à qui j'ai fait part de ce phénomène m'avouent se trouver astreints à se livrer cet hiver à de plus ou moins importantes opérations de mécanique sur presque toutes leurs bécanes.

Serions-nous enmacralés ?

L'année 2017 se trouverait elle sous une mauvaise étoile motocycliste ?

Et pourtant, rien n'est plus ennuyeux que de devoir recommencer à travailler sur une moto dont la remise en route a été terminée mais dont l'usage nécessite la reprise de certains travaux.

Surtout quand il y en a encore plusieurs autres 'en chantier', certaines même dont la restauration est presque finie mais sur lesquelles il reste les quelques travaux chiants à effectuer comme le circuit électrique et les mises au point.

Plusieurs ont vu leur restauration suspendue assez près du but suite à un certain découragement consécutif à un problème mécanique difficile à résoudre où à l'une ou l'autre pièce malaisée à trouver.

J'attends de retrouver le goût et la motivation nécessaires pour entreprendre leur achèvement.

D'aucuns se demanderont pourquoi nous nous sentons obligés de posséder autant de motos en ordre de marche.

Pourtant, si on veut pouvoir participer à toutes les organisations qui nous sont proposées, il nous faut au moins :

Une avant-guerre.

Une après-guerre.

Une FN.

Une Gillet.

Une Saroléa.

Un petit cube.

Une 'sportive'.

Un side.

Et, minoritairement, une 'entre tubes', une 'à courroie', une militaire, une américaine, une anglaise, une italienne, une BMW.

Et j'en passe certainement.

De quoi se trouver à la tête d'une collection nombreuse et éclectique.

Mais ne rêvons pas. Peu peuvent se le permettre et il faut bien de temps à autre déclarer forfait par manque du matériel adéquat.

Certains collectionneurs, pour qui une moto n'est faite que pour rouler, ne conçoivent pas que d'autres en entassent de grandes quantités alors qu'ils sont conscients qu'il ne leur sera jamais possible de mener à bien leur restauration.

Ce n'est je pense qu'une question de point de vue.

Il peut y avoir un certain charme, que je partage, à posséder d'anciennes motos en tant qu'objets statiques.

Je me vois mal par exemple rouler avec mon engin de stayer ou mon tripo(r)teur Mototraction.

Un important collectionneur m'avouait dernièrement éprouver beaucoup de plaisir à déambuler parmi ses centaines de motos dont de nombreuses sont et resteront à l'état d'épaves.

Pourquoi pas après tout s'il y trouve son bonheur.

Et du moins, il a le mérite d'avoir sauvé ces machines qui feront probablement un jour la joie de collectionneurs plus jeunes quand, le plus tard possible, notre ami sera passé de vie à trépas.

Il y a bien des collectionneurs d'armes qui ne tirent jamais, d'instruments de musique qui ne savent pas en jouer, et de femmes qui ne.....

Bon hivernage dans votre atelier ou votre garage.



L'Herstalienn

Jean-Pierre Vanseveren

Le 27 août 2017, nous fêtons le troisième rendez-vous trisannuel des marques de motos construites ou assemblées dans la région de Herstal, centre connu et reconnu dans le passé pour les prouesses technologiques dans le domaine motocycliste.

Cette année, le VMCB était organisateur de l'événement.

Accueil place des Demoiselles à deux pas de la Maison Saroléa.

Pascale Servais, fidèle adjointe du Président Eric Lenaerts, réceptionnait les participants et délivrait les tickets petit déjeuner et dîner.

118 motos inscrites, mais des invités surprises ou de dernières minutes se pointèrent de telle sorte que nous offrions un spectacle d'environ 130 machines.

Motos Gillet de toutes cylindrées, année 1925,1928, 1929 Tour du Monde, 1930 Gillet Tourisme, 1931, 1933, 1934 Gillet Sport, 1939 Bol d'Or, 1956 Gillet Milan....

Motos Saroléa: 1907, Saro Monotube 1936, Saro 25 de 1929, 1932,1933,1937, Saro AS 1938, 1949, Saro Continental Super 1951, Saro Oiseau bleu 1951.....

Motos FN: FN 50, M 250 1935, M12 sidecar 1939, une dizaine de M 13 de 1949 à 1956, M 22 1956, M 60, M 67 1934, M 70 1928, M 86 1940, M 90 1931, FN Tricar....

1 moto Bovy, 1 moto Légia.

Après le petit déjeuner et le collage des Road book, nous avons entamé la petite boucle urbaine du matin de 30 km, passant par Voroux-lez-Liers, Hermée, Heure-le-Romain, Haccourt et à Herstal, nous empruntons la rue du Tige pour nous arrêter à l'usine FN.

À la table d'accueil, une charmante hôtesse nous offrit une boisson et nous pouvions admirer le livre « 125 ans Herstal Group, FN Herstal-Browning, en images » livre qui sera offert à chaque pilote inscrit au retour de la boucle de l'après-midi.

À l'usine, nous eûmes le privilège de visiter l'exposition « Ars Mechanica » présentant de belles motos FN et deux voitures, dont le cabriolet qui appartenait au Roi Albert Ier.

Retour place des Demoiselles pour garer les machines et nous rendre au restaurant Saroléa.

À Herstal, la place des Demoiselles est une toute nouvelle place accolée à la gare de Marexhe.

On pourrait s'étonner du nom de cette place et s'imaginer une évocation ou un souvenir des jeunes Demoiselles d'antan, élégantes, frêles ou aux belles rondeurs pulpeuses qui fleurissaient jadis dans la cité herstaliennne. Pas du tout, en fait, c'est une référence historique ou un hommage rendu aux motos construites ou assemblées (exemple Adler) à Herstal et environs, décrites dans le remarquable ouvrage de Gilbert Gaspard « Les Demoiselles de Herstal » la motocyclette liégeoise des origines à 1940, Ed. Vaillant-Carmanne s.a. Liège 1983.

Nous découvrons dans ce livre toutes les marques reprises sur l'affiche de l'Herstaliennne 2017 du VMCB.

La Maison Saroléa, la doyenne, fabrique en 1896 un tricycle motorisé.

L'usine FN crée en 1901 son premier vélomoteur de 133cc. En 1903, sortie d'une véritable moto de 2HP et en 1905, naissance de la 4 cylindres qui sera fabriquée jusqu'en 1926. En 1913, le kick starter apparaît.

Les Ateliers Gillet, nés en 1919, développent d'emblée le moteur 2T. La première machine un 300cc aux côtés 70x74 mm. Ensuite, l'inoubliable « Tour du Monde ».

Gillet, c'est aussi la maison des grands raids (Paris-Constantinople-Paris, Liège-Léopoldville, Paris-Monaco-Paris).

Les trois usines employaient en gros 2000 personnes et d'innombrables petits ateliers œuvraient pour l'industrie motocycliste.

Production : 20.000 machines par an et des centaines de records mondiaux au cours de ces années glorieuses.

En page 99 du livre, nous pouvons lire que seules les trois marques **Saro, FN, Gillet** resteront en piste, mais on peut citer les autres marques en région liégeoise :

Moto Kelekom 1909, moto Antoine (moteur Beduwe à clapet d'admission), moto Eole (moteur Fafnir allemand).

Moto Légia, présente ce jour, Ets Deprez et Joassart d'Herstal.

Moto Piedboeuf, 1903, atelier rue Fragnée. Cet atelier entreprit la fabrication de voitures et émigra à Nessonvaux pour y former la société Impéria, reprenant les ateliers Pieper et fusionna avec les ateliers Springuel de Huy.

Une association Impéria-Adler eut lieu en 1948 où les motos Adler seront assemblées jusqu'en 1955.

Moto Marck de Herstal (500cc), moto Graindorge de Engis, Gerkinet et Ledent de Herstal.

Moto Bovy, présente ce jour, ateliers Bd de la Sauvennière, des 175 et 250 à moteur Villiers, des 300 et 350 à moteur Jap et des moteurs MAG, BlackBurne ou Rudge.

Moto Spring de Tilff, moto Cita (quai de Maastricht), moto Sphinx (rue Vieille Montagne) dès 1923, des 300 et 500cc latérales et une 500 culbutées.

Moto La Mosane, des ateliers à Chenée qui développent un moteur 4 cylindres.

Moto Brondoit et Cie née en 1919, surtout des 2T, transmission à courroie raccourcissable.

Moto Star, ateliers place St Foi, une 175 2T Star Gem, 3,5 HP et 3 rapports.

Moto Mineur, 1924, rue Petite Voie à Herstal. Mineur était un ancien de l'équipe Gillet et du team Saroléa. Il utilisa des moteurs Bradshaw 350cc à refroidissement huile, puis des moteurs Sturmey-Archer, des MAG, des Jap, des Rudge.

Il y eut encore PA, Dymox, Linon, Belgian Side-car, Perfect, Emva.....

Après la pause de midi au restaurant Saroléa, quelques pilotes s'échappaient du groupe, et les autres entamaient la boucle de l'après-midi au sein du beau pays de Herve.

Après la traversée du pont de Wandre, nous partions en direction de Fléron, Cerexhe, Charneux et Aubel. Les haies bocagères du pays de Herve nous saluaient au passage de nos montures « herstaliennes »

Il faisait très beau et de nombreux marcheurs parcouraient le pays.

Très bon tracé de Road Book qui nous emmenait vers Hombourg, Plombières et au km 45, l'arrêt graissage au café Le Barbeau côtoyait une fête de village dans une ambiance musicale haute en dB à tel point que certaines machines ronronnaient doucement!!

Compteurs à zéro et nous enfilions les villages de Fouron St Martin, Fouron St Pierre.

Ensuite, après Warsage, Neufchâteau, Fechereux et Julémont, nous avons embrayé la descente vers Liège en passant par Blégny et Saive, et retour à Herstal après un total d'environ 90 km voire un peu plus pour ceux qui avaient « jardiné » .

Merci aux organisateurs du VMCB. Merci au pilote du véhicule « balai » et aux trois membres du club de Herve qui ouvraient la route et la sécurité aux carrefours.

Et enfin, saluons la participation d'un pilote anglais venu spécialement pour ce rendez-vous des motos du Pays de Herstal.

Balade Marche – Olloy les 9 et 10 septembre

Jean-Pierre Beaufays

Les conditions météo n'invitaient pas franchement à la balade ce samedi 9 septembre. Ciel bouché et averses intermittentes semblaient devoir nous accompagner et se mettre en route pour 2 jours de moto n'était pas vraiment réjouissant.

49 motards chevauchant (presque) tous une machine de construction antérieure à 1961 étaient pourtant au départ Tennis Club de Marche.

Plusieurs membres actifs du VMCB étaient présents dont Eric Lenaerts et Pascale, Jean-Christophe Dalem et Chantal, Louis Bosny et votre serviteur.

De quoi prouver si besoin était le plaisir que nous avons à participer aux balades organisées par notre club ami le MRFA.

La plus ancienne moto était, comme très souvent, la Saroléa 500 cc à soupapes latérales, datant du milieu des années 20, pilotée avec dextérité par Pascal Piron.

Restait à souhaiter que le phare à acétylène qui l'équipait fût assez puissant pour percer la brume à laquelle nous pouvions nous attendre.

Après un petit déjeuner fort apprécié, surtout pour ceux qui avaient du se lever aux aurores, et l'habituel briefing assorti des inévitables recommandations d'usage, nous pouvions démarrer à l'heure prévue.

Cette édition nous réservait une innovation en l'objet d'un carnet de route 'au schéma' semblable à celui en usage chez nous et très apprécié par les habitués du genre qui, comme moi, préfèrent éviter de circuler en troupeaux que d'aucuns qualifièrent jadis 'de veaux' (mais c'est de l'histoire ancienne).

Pour une première, je dois avouer que ce carnet était irréprochable.

Précis, complet sans être excessif, et aux schémas bien structurés. Aucune hésitation possible. Cependant, pour les motards peu à l'aise avec ce type de lecture d'itinéraire le choix était donné de rouler dans un groupe, à allure modérée, et guidé ce samedi par Paul Borlon au guidon de sa très belle Gillet 500 OHV dont la couleur pourrait suggérer qu'elle eut jadis servi dans le corps de pompiers régional.

Comme nous le disons souvent, sans vouloir minimiser leur mérite, les organisateurs des balades de Marche jouissent du privilège d'habiter dans une si belle région qu'il leur serait malaisé d'élaborer un itinéraire qui ne soit pas absolument superbe.

Et ce n'est pas celui-ci qui nous contredira.

Les routes choisies, très roulantes, bien revêtues, forestières et champêtres à souhait, nous ont emmenés dans des endroits remarquables.

Pour le spectacle, l'humidité du sol et les feuilles mortes qui commencent déjà à recouvrir nos routes, nous ont parfois permis d'admirer quelques beaux exercices d'acrobatie effectués par certains pilotes mais heureusement sans provoquer de chutes.

Le premier arrêt à Rienne vit arriver des motards relativement secs et l'abri que nous offrait la taverne nous évita d'essuyer une sérieuse averse qui eut la bonne idée de tomber pendant que nous étions au sec.

Du moins extérieurement car pour certains, ce n'était déjà plus le cas intérieurement.

Malheureusement, dans la cohue du départ, par la faute d'une bordure malaisée à franchir, le doyen de la balade, René Job, qui fêtait ce jour ses 86 ans, bascula à l'arrêt avec sa Saroléa.

Aussitôt tombé mais aussitôt relevé avec une souplesse inattendue, notre vaillant octogénaire se mit à sautiller comme une gazelle afin de se prouver à lui-même et aux spectateurs inquiets de son sort qu'il n'avait subi aucun mal.

Seule la poignée d'embrayage de la Saroléa était cassée et René fut obligé de parcourir la deuxième étape en passant les vitesses sans débrayer comme un pilote de motocross.

Il mérite de ce fait tous nos éloges car nous avons déjà vu des motards 'charger' leur monture pour bien moins que ça.

C'est à ce moment également que la Gillet du Président Roger Etienne refusa obstinément de redémarrer.

Il faut pourtant dire que ce dernier avait mis toutes les chances de son côté pour s'assurer un rallye sans ennui mécanique.

Une magnéto qui avait déjà précédemment déclaré forfait par moteur chaud. Des pneus du même âge que la moto, séchés et craquelés à souhait, avec un plat provoqué par les nombreuses décennies pendant lesquelles ils étaient restés dégonflés et qui, de l'aveu de leur propriétaire, donnaient au pilote l'impression de rouler sur des traverses de chemin de fer.

Même les chambres à air étaient d'époque et avaient juste été regonflées.

Et je suppose que tout le reste était à l'avenant.

Bravo Roger pour ce remarquable effort de respect de l'origine.

Force est de se demander si cette panne providentielle n'avait pas été habilement programmée par le Président qui semblait fort apprécier le confort du camion balai et n'a pas eu l'idée de saisir l'opportunité qui lui était pourtant offerte de retourner chez lui pour changer de monture.

La Gillet fut donc la première et d'ailleurs la seule moto à être chargée sur le camion balai.

La FN XIII qui lui tenait compagnie n'était pas en panne mais c'était le 'mulet' de Pierre Bedrossian, participant Français, qui n'accordait qu'une confiance limitée à sa Terrot de 1928. Ce manque de confiance n'était pourtant pas justifié car la vaillante Terrot, la seule avec la Saroléa de Pascal à toujours être équipée d'un réservoir 'entre tubes', accomplit tout le rallye sans problème.

Même si son pilote a regretté le manque de puissance en côte du petit 2 temps de 250 cc.

Le temps semble s'être remis au sec. Nous bénéficions de quelques apparitions du soleil. Même si, par endroit, des gués momentanés témoignent de l'intensité de l'averse à laquelle nous avons heureusement échappé.

Après un parcours très accidenté agrémenté de quelques sérieuses côtes nous voici arrivés aux Hauts Buttés.

Dans cet endroit typique des Ardennes françaises, culminant à l'altitude impressionnante de 456 m, nous sommes accueillis par Geneviève, patronne du 'Balcon en Forêt' où nous prendrons notre repas de midi après avoir bénéficié de sa part d'une relation détaillée de l'histoire de l'établissement.

René Job en profite pour rafistoler la poignée d'embrayage de la Saroléa afin de continuer la balade dans des conditions normales. Merci monsieur Colson....

Après avoir repris la route pour seulement quelques kilomètres, nous nous sommes arrêtés à Bogny Sur Meuse où était prévue la visite du Musée de la Métallurgie installé dans une partie des locaux d'une ancienne clouterie datant du 19^{ème} siècle..

Visite fort intéressante pour qui se passionne pour l'histoire du travail du métal.

Informations très complètes qui, quoique quelque peu teintées de syndicalisme, de la part d'une guide passionnée par son sujet, donnaient une fort bonne idée des moyens techniques et humains liés à la fabrication industrielle de la fin du 19^{ème} et du début du 20^{ème} siècle.

Malheureusement, ces explications un peu longues auraient fini par faire bayer d'ennui un dentier dans son verre d'eau.

Pendant le petit film qui a suivi la visite, le confort des sièges associé à la douce chaleur ambiante a fait se fermer plus d'une paire d'yeux.

Nul doute qu'à quelques minutes près les premiers ronflements se fussent fait entendre.

La suite du parcours nous fit parcourir les routes de Thiérache en passant notamment par Oignies dont le nom évoque de lointains souvenirs aux plus anciens d'entre nous.

Il y a maintenant plus de 40 ans et pendant plusieurs années, une des premières balades pour anciennes motos était organisée dans cette localité.

Ces balades mémorables auraient été fort appréciées par certains d'entre nous car elles avaient la particularité de ne pouvoir passer devant le moindre débit de boisson sans s'y arrêter.

Lorsque nous sommes sortis du musée, le franc soleil qui nous accueillit nous aurait pour un peu fait abandonner nos vêtements de pluie.

La prudence et le manque de place sur les motos nous en a dissuadés et bien nous en a pris.

Le dernier kilomètre avant l'arrivée à Olloy sur Viroin nous vit arrosés par une copieuse averse à laquelle nous ne nous attendions plus et qui mouilla à nouveau motos et pilotes que le parcours au sec de l'après-midi avait fini par sécher.

Et c'est ici qu'une réputation, pas nécessairement justifiée selon moi, de gros ronfleur me gratifia d'un avantage immérité.

Alors que tous les autres devaient partager des dortoirs contenant de nombreux lits, je bénéficiai d'une chambre individuelle avec lavabo personnel et donnant directement sur les toilettes. Ce qui, pour qui, comme moi, possède une vessie de faible capacité l'obligeant à se relever plusieurs fois par nuit représente un avantage appréciable.

Le repas du soir se montra très convivial, animé par Bernard Paquot, notre petit chanteur à la g. de bois, qui, s'accompagnant de son ukulélé, nous invita à chanter avec lui quelques morceaux choisis extraits du 'Petit Bitu' (Répertoire de chansons paillardes des étudiants de l'ULG).

Lointain souvenir de l'époque où, plutôt que de fréquenter les cours, je passais mes journées dans les bistrotts avoisinant l'université.

Pour l'anecdote, certains se souviennent peut-être que Bernard a chanté une chanson où il était question des 'nichons d'Adèle'.

Il faut savoir que ladite Adèle était l'épouse du recteur d'alors, Marcel Dubuisson, qu'il m'arriva de suivre son cours de biologie, et que, contrairement à ce qu'affirme la chanson, la soixantaine bien tassée, ses nichons ne devaient plus être de nature à faire bander grand monde.

Tous les participants se virent remettre une chemisette souvenir par les charmantes organisatrices.

Après une très courte nuit pour certains, nous voici repartis pour la deuxième journée.

Temps sec mais fort brumeux et assez froid.

La soixantaine de kilomètres qui devaient nous amener à la Brasserie des Fagnes à Mariembourg, pour une visite et le repas de midi furent accomplis pour la plupart dans une brume et même parfois un brouillard qui réduisait la visibilité et nous faisaient parfois craindre de ne pas être vus par les autres usagers. Surtout avec le puissant éclairage dont sont équipées la plupart de nos motos.

Je dis bien la plupart car sur mon épave ambulante de BSA et malgré le soin attentif que j'y porte, cet éclairage est absolument inexistant.

Avant le départ, Pascal, commença par semer le doute sur la qualité du guidage effectué ce jour par Roland. Le nombre très limité d'heures de sommeil dont a bénéficié ce dernier ne plaidant pas en sa faveur.

Ensuite, ce même Pascal, qui vraisemblablement n'était pas beaucoup mieux reposé, nous fournit quelques explications très précises concernant un détournement qu'il nous était conseillé de suivre afin d'éviter de traverser des travaux routiers.

Ces fines explications, respectées à la lettre, eurent pour effet de nous expédier tous, lui y compris, dans une cour de ferme.

Malgré tout, guidé par l'odeur du houblon, tout le monde parvint sans trop de difficultés à rejoindre la brasserie.

Alors que certains préféraient s'accouder au bar pour une dégustation approfondie des spécialités locales, les plus sages d'entre nous bénéficièrent de savantes et précises explications concernant la fabrication de la Super des Fagnes.

Je dois avouer que j'avais déjà pour ma part suivi cette visite à plusieurs reprises tant à l'occasion de visites à moto qu'en car.

Reste que dans ce deuxième cas, j'étais chaque fois reparti avec une 'dringuelle' et un colis souvenir.

Après le repas, nous voici repartis pour la dernière étape.

Comme aucun arrêt n'était prévu au programme, Pascal en improvisa un au café 'Au Tank' à Celles.

Malheureusement, lorsque nous y sommes arrivés, au grand regret des assoiffés, les Allemands étaient partis en abandonnant leur matériel et en fermant la porte de l'établissement derrière eux.

Ne trouvant plus d'endroit accueillant sur le reste du parcours, tout le monde à ensuite rallié Marche pour déguster l'habituel pain-saucisse et recevoir son verre souvenir.

Fin de ce beau week-end qui, nous l'espérons, se renouvellera.

Félicitations et grand merci aux organisateurs.

Journées du Patrimoine - APAM

Michel Kersten

En ce 10 septembre, à l'occasion des Journées du Patrimoine et à l'initiative de l'APAM (Amis du Patrimoine Autos Motos) était organisée la 14^{ème} édition d'une concentration annuelle de véhicules anciens qui attendait plus de 350 voitures et motos au Parc d'Avroy à Liège.

Habituellement, la partie « catering » est organisée par le Mad-Café en leurs locaux du Mad-Musée (Musée d'art différencié dépendant du CREAHM) qui occupe depuis des années l'ancien Trink-hall dont l'origine remonte à la fin du 19^{ème}. Pour les amateurs d'histoire liégeoise, voir le site de Claude WARZEE, magnifiquement illustré :

<http://histoiresdeliege.skynetblogs.be/archive/2014/05/30/le-trink-hall-du-parc-d-avroy-8201671.html>

Cette année, vu les travaux de transformation du Mad-Musée, l'intendance était organisée sous chapiteau, avec de nombreuses tables, bar et cuisines ainsi qu'une baraque à frites et des toilettes. L'équipe du Mad-café, toujours aussi motivée s'est parfaitement organisée pour servir, dans les meilleurs délais, de délicieux repas. Je vous avoue être un fidèle client de cet établissement momentanément installé dans la maison de la laïcité rue Fabry à Liège et, au risque de paraître chauvin, je peux vous assurer que leurs boulets à la liégeoise sont parmi les meilleurs que l'on puisse trouver.

Revenons à nos moutons (ou motos). Entre la vente de tickets toute la matinée et le tour en ville l'après-midi, je n'ai guère eu l'occasion de m'attarder lors de mon tour du parc. Il y avait essentiellement des voitures et je citerais mes deux coups de cœur à titre d'exemple :

- La mignonne Simca 1200S coupé Bertone, de 1968 à 1971, 85 cv. et 179 km/h. qui me rappelle une de mes premières expériences au volant de la même voiture appartenant à une amie de papa, particulièrement sympa avec un gamin de 17 ans (un rapide calcul vous permettra de savoir que je suis né en 1951).
- Le roadster Moss Monaco, un des moins de 100 exemplaires vendus en kit sur base de Triumph Herald, dans les années 1985-1986. Créée par John Cowperthwaite en 1981, la Moss doit son nom à Stirling, du

même nom, qui remporta le Grand Prix de Monaco en 1956 à bord d'une Maserati 250 F.
(<http://www.leblogauto.com/2012/11/le-conducteur-du-jour-monaco-a-paris.html>)

Les motos auraient pu être mieux représentées en nombre mais pas en qualité ; au VMCB quelques membres avaient accepté d'exposer leur(s) moto(s) et d'y consacrer leur journée. Il y avait sous notre tout nouveau chapiteau une quinzaine de motos. Je crains en oublier ou me tromper et m'en excuse mais je citerais : Nimbus (Ann V.), Gillet Tour du Monde (Jean-Pierre V.S.), FN 13 (Gilbert H.), Sarolea S6 (Robert dL.), Sarolea 24U (Jean-Pierre L.) Peugeot P108 (Philippe L.), MV Agusta (Raymond V.D.S.), MZ attelée (Eddy G.), BSA (Manu F.), Saro (Santo), 3 Saroléa de notre Vice-Président (2^{ème} au LNL) et Triumph T100 (votre serviteur 3^{ème} au LNL).

D'autres membres du club sont venus nous rejoindre et ont laissé admirer leur machine quelques temps, l'occasion pour eux de visiter l'exposition et/ou de prendre un pot entre copains. Il ne m'est pas possible de les citer tous mais j'ai repéré la Harley Davidson type J et la Saroléa 24T des Bastin père et fils.

Pour l'anecdote, je compte, parmi les organisateurs, exposants et membres présents une dizaine de motards qui ont participé au LNL cet été.

Une attraction qui a été très appréciée du public est sans conteste le tour du parc en side-car organisé par Eddy Grenier.

Juste à côté de notre stand, on pouvait admirer la quinzaine de motos d'un amateur privé de la région liégeoise. Cette collection n'aurait sans doute pas plu à tous car elle ne présentait, à l'exception d'une Zundapp KS50, que des motos japonaises des années 70/80 toutes en état remarquable (j'y ai même vu la même que ma dernière, une Suzuki GT125 de 1976). D'autres clubs de motards (AMC RAC Junior - Les routards de Seraing) étaient annoncés mais je ne peux vous confirmer leur présence. Il y avait beaucoup de visiteurs qui se baladaient, certains même en Mobylette ou NSU Quickly, mais la plupart étaient manifestement attirés par nos belles bécanes. Ce fut souvent l'occasion de répondre à leurs questions.

Il semble bien par contre que la balade de +/- 60 km, organisée par le VMCB n'ait pas eu de succès parmi les motards, malgré un joli parcours tracé par Jean-Pierre Beaufays. C'est étonnant lorsque l'on entend que peu de membres apprécient cette journée jugée trop statique, mais sans doute ne sont-ce pas les mêmes. Par contre, notre Road Book ayant été mis à disposition de l'APAM, un bon nombre de voitures ont pris le départ pour cette sortie. Il semblerait que plus de 70 voitures aient suivi la balade.

Le grand défilé à travers la ville de Liège, escorté par les motards de la police et annoncé par l'APAM, s'est résumé en l'aller-retour jusqu'à l'opéra via les boulevards d'Avroy et de la Sauvenière (peut mieux faire). Il fut plus long d'attendre le départ que de parcourir ces 4 à 5 km.

Surtout, n'allez pas imaginer que j'aie pu somnoler durant ma période « vente de tickets » ; en effet, notre ami Roland Servais, installé juste à côté du chapiteau qui m'abritait, s'est chargé de me booster toutes les heures en mettant en marche son superbe moteur radial 7 cylindres Le Continental R-670 (désignation usine W-670) était un moteur radial, sept cylindres à refroidissement par air. Ce modèle fut un successeur du premier moteur en étoile présenté en 1929 par Continental, le A-70 d'une cylindrée de 8,91 litres et développant 170 CV.

Principale production de la compagnie en 1944-1945, ce propulseur, pouvait, avec quelques adaptations mineures, être monté, soit sur des avions d'entraînement, soit sur des chars d'assaut légers (U.S. Army) et aussi sur des véhicules amphibie (LVT, Landing Vehicle Tracked) employés par l'U.S. Navy. Ce moteur fiable et polyvalent, fut très largement fabriqué (environ 40.000 exemplaires ?).

http://jn.passieux.free.fr/html/Continental_R670.php

Le bruit assourdissant couvrait largement celui du modeste, mais combien sublime, moteur à Gaz GARDENER de +/- 1889 qui a gentiment et inlassablement tourné toute la journée.

<https://www.youtube.com/watch?v=9J-iPOBwBOK>

En résumé, une excellente occasion de promouvoir la moto ancienne, mission fondamentale de notre club, dans une ambiance particulièrement agréable et par un temps relativement clément qui m'a permis d'arriver avec une moto bien propre et de repartir par temps sec. Seul bémol, le pénible choix avec d'autres organisations à la même date (Ghislenghien et Marche).

Balade des Vallées Namuroises

Bernard de Harlez

"Une perturbation sévira sur le pays en donnant de la pluie, surtout sur la moitié Est".

Après la très humide journée de samedi, je décide quand même de charger la moto sur la remorque pour ce dimanche 1^{er} octobre malgré la météo pour le moins pessimiste qui était annoncée dans mon quotidien. On verra bien ! Et dimanche matin, bonne surprise, le soleil est présent. Allez, en route, je vais rejoindre Marchin pour participer à la balade des Vallées Namuroises.

Pour des raisons familiales, je rejoins le groupe au premier arrêt graissage à la brasserie du Bocq. C'est là que je rejoins les copains liégeois mais aussi quelques participants venus de l'Ouest de notre pays. Beaucoup de motos belges bien sûr, quelques anglaises mais aussi une belle brochette de 50cc. Courageux les gars qui auront parcouru les quelques 160 km proposés. Et ces kilomètres, ils étaient super. De belles campagnes, des petites routes au milieu de champs pour rejoindre Givet où nous attendait le repas de midi, vite servi et néanmoins excellent. Le temps se couvrira quelque peu pour une après-midi plus roulante avec notamment les routes de la Vallée de la Meuse au programme. Le petit vent qui s'est levé aura certainement dû gêner les cyclos.

Un dernier verre nous attend à Hun où nous retrouvons Jacques Lecomte arrivé là par hasard. Ne restent plus que deux ou trois petites dizaines de kilomètres pour rejoindre Marchin.

Malheureusement la qualité n'y est plus, les routes sont gentiment appelées "dégradées" mais "pourries" serait certainement plus approprié. Comment des communes peuvent-elles laisser des routes aussi mauvaises à la circulation ? Mais il faut bien rentrer et les organisateurs n'ont certainement guère eu le choix d'emprunter ces routes.

Cela ne ternira pas le plaisir éprouvé par la grosse quarantaine de participants à cette belle balade. Encore un grand merci aux Philip's et à Jean.

Information

CYCLOMOTEURS – RAPPEL

Nous approchons de la fin de la période de régularisation pour les cyclomoteurs.

A partir du 11.12.2017, les cyclomoteurs qui rouleront sur la voie publique, devront, non seulement être couvert par une assurance en responsabilité civile, mais également être pourvu d'une marque d'immatriculation.

Nous vous rappelons la procédure afin d'immatriculer ces véhicules, via le lien suivant

<https://www.bfov-fbva.be/fr/cyclomoteurs-attestation-fbva/>

La FBVA vous garantit que toutes les demandes d'attestation de datation, introduites et payées avant le 10 novembre 2017, seront traitées au plus tard pour le 1er décembre 2017. Ne tardez donc pas à introduire votre demande.

Jusqu'à présent nous ne connaissons toujours pas la procédure qui sera d'application après la date du 10.12.2017. Dès le moment où nous recevons des informations à ce sujet, un communiqué vous sera envoyé.

nvitations

Le 11 & 12 novembre, 59^{ème} Trial du Mont Panisel

Spectacle permanent au Terril de Cibly (Mons) - Entrée gratuite. Championnat de Belgique de trial: Dimanche 13/11 de 9h30 à 16h30. Trial international pré65: Samedi 12/11 de 12h à 16h; Dimanche 13/11 de 10h à 15h; 15 h 30 Hill-Climb 'Bob Edgar Trophy'

24 au 26 novembre. Salon Moto Légende 2017

Réservez vos places !

Vivez la légende, commandez vos billets à 13€ au lieu de 15€.

Offre valable jusqu'au 12 novembre 2017 - Envoi des billets à partir du 15 octobre.

2017 sera l'année des superlatifs !

Pour célébrer la vingtième édition du Salon Moto Légende, nous avons mis les petits plats dans les grands. Encore plus de temps pour flâner : cette année, le salon ouvrira ses portes dès le vendredi matin à 11 heures et restera ouvert jusqu'à 22 heures. Plus d'espace pour mettre en valeur nos expositions, 1 200 m² viendront s'ajouter aux traditionnels 15 000 m² du salon.

Une vente aux enchères, une première au Salon Moto Légende

Les experts de la maison bellifontaine Osenat proposeront une soixantaine de motos de collection à la vente le samedi 25 novembre à partir de 16 heures dans un pavillon annexe du Parc Floral.

Une Indian dans la ville.

Cette année, l'exposition centrale sera dédiée à Indian. Elle permettra d'admirer une quinzaine des plus beaux fleurons de la légendaire marque de Springfield-Michigan. La gamme de deux-roues sera mise à disposition par Indian-France pour des essais routiers tout au long du week-end.

Le 9 décembre, 26^{ème} salon d'Oldtimer pré 75 Ranst

Le Motor club de Vetfrakken de Ranst (B) organise pour la vingt-sixième fois le salon des vieux moteurs, cyclomoteurs, vélos et pièces détachées le samedi 9 décembre 2017.

INFO

Domaine Moervelde

Bistweg 11, 2520 Broechem (Ranst)

Samedi 9 décembre 2017 de 9h00 à 16h00

Prix 6,0 €

Organisation : MC De Vetfrakken, www.vetfrakken.be



vendre

Moteur **FN M86** 500cc, différentes pièces moteur plus réservoir à vendre ou à échanger contre pièces Saroléa.

Valeur 5000,00 euro Huygens Robert 0475/61.14.92 huygens2@telenet.be

BSA.Raod-Rocket 650cc, de 1954, avec un moteur de 650cc RGS Rocket Gold-Star, avec 46 ch. la moto est restaurée me faire une offre raisonnable Patrick. Photos sur le site. prignonpatrick@yahoo.fr

SOLEX 2200 noir de 1961 dans son jus d'origine, 750€

SOLEX 3800 de couleur blanc de 1972, remis en peinture, 625€, état : impeccable.

Attache de remorque pour bmw 318 diesel touring, avec col de cygne amovible, état impeccable + prise male, pour le prix de 110 € net.

Renseignements : corapa_877@hotmail.com

BMW R100 RT de 1979 avec side-care Vélorex de 1994

jac Vincent 0473967081

SAROLEA 24T de 1930, en très bel état, avec papiers, essais à volonté.

BMW R 67/2 avec side-car STEIB, en très bel état, avec papiers, essais à volonté.

Renseignements et offres à Mr Christian Wautier, au 0475/ 54.19.24.

Moto GUZZI California 850cc T3, en état avec papiers.

HONDA Goldwing 1100cc, en état avec papiers.

BMW K100 en état, mais nécessite une remise en route, avec papiers.

Table pour Moto avec cric hydraulique, en état de fonctionnement + sangles.

LECOMTE Jacques tel : 0497/54.15.66 ou 071/33.02.05

Matchless GL 3 S, 350ccc de 1957 bel état d'origine avec carte grise Belge, essais a volonté sur rendez-vous.

3800€.

Tel : 0494/ 234.710 ou jp.amil@yahoo.fr

KAWASAKI éliminator 248cc année 1991

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

Pont **Isetta "BMW"**

Collignon Georges tel: 0494/630.440

BMW R1150Gs de 2001 52.000kms. Entretien fait+ nouv. pneus, filtres, butée embrayage, pare brise, etc. il y a 2.000 kms. Gris métal. options. Avec papiers et 2 clés.

VESPA 160 GS de 1963 à restaurer. Nouv. piston/cylindre fournis. Avec papiers.

VICTORIA KR25HM aéro de 1952. Nouvelle batterie. A terminer. Avec papiers.

VESPA P 200 E de 1983 + accessoires. Très bel état. Fait son mélange + all. électronique. Avec papiers.

LAMBRETTA 150 Li. 1er. modèle de la 1ere. série (rare). 1958 A restaurer (accidentée). Pièces principales fournies. Avec papiers.

FLANDRIA record 5 de 1968 démonté. Toutes pièces neuves fournies.

GUZZI stornello 125 de 1966. mécanique refaite. Culasse

ss. plomb, échap. inox/chrome, câbles inox-téflon. reste peinture. Avec papiers.

GUZZI V7 SPECIAL de 1971. 750cc. 34.000kms. Accessoires. câbles inox. Très belle. Avec papiers.

ZÜNDAPP BELLA R204 de 1962. Restauration ancienne. A remettre en route. Nombreuses pièces de rechange. Avec papiers.

GUZZI california 3. injection de 1990. 35.000kms. Carrenage style goldwing + bagagerie complète. Avec papiers.

GUZZI california 3 injection de 1990. 55.000kms. Sans compteur ni phare ni papiers.

BMW R100RS de 1979. 80.000kms d'origine. Série GOLD, avec bagages. Peinture d'origine jamais restaurée! Avec papiers.

LECTEUR de road book électrique à avance automatique gauche ou droite par commande au guidon. Ou avance manuelle par molettes. Rétroéclairé par 6 LEDS. Fonctionne en 12 volts. Servi 3 fois

Didier GUNS 0494-21.99.67 et 04-235.64.09

Motos des années +/-50 :

Gillet 125/150; **Gillet** 200; **Ardie** 200; **Zundap** 200; **Velocette** 200LE; **Dresch** 1927 toutes en état impeccable esthétiquement et mécaniquement testées sur L-N-L. Prendre contact avec Pitou Laumont 0486954906 faire offre

Hercules K100 1958 98cc 2 vitesses sans papier, complète et tournante, plus une Jawa DT 500 inter (4 soupapes) de grass track avec boîte à une (1) vitesse (long track) en bon état. Jean Theunis 0485/362 801 région Waremme

Fourche et roue avant pour Pannonia 250

Roland Mignolet : 04 278 32 50, atmospherecuir@yahoo.fr

herche

Monsieur Thierry Janssen de Lixhe est décédé il y a 5 ans, il avait donné des roues à rayonner à une personne qui se reconnaîtra peut-être ici, sûrement dans la basse Meuse. Ce sont des roues de 26" d'une Sachs 100 cc de 1938, vitesses au réservoir. La moto est finie, si vous connaissez cette personne ou si elle se reconnaît ou si vous avez 2 roues, contactez moi svp. Merci, Roland Servais 0494 86 33 64

Cherche roue avant et arrière pour **FN M70** ou **M67**
Eddy GRENIER tel: 0495/75.72.20

Cherche pour **Gillet** Tour du monde 3 vitesses, réservoir en selle.
De Pirro Joseph tel : 04/ 342.20.15

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

Cherche pour **FN M86** boîtier culbuteur, complet ou même cassé mais avec les pièces intérieures qui le compose.
Jean-Michel SPIES mail Spiesjm@gmail.com ou tel 0033625086864

alendrier du mois

11&12/11	59 ^{ème} trial du mont Panisel 35 et trial pré 65	0472/32.04.73
11&12/11	31 ^{ème} Bourse échange moto ancienne	0499/67.30.44
25&26/11	Bourse moto NL Luyksgestel	+31.497.54.13.73
09/12	Oldtimerbeurs pré 75 Domein moervelden Ranst	www.vetfrakken.be



Roland Mignolet

Selles
Garnissage de side-car
Garnissage automobile

643, Chaussée de Tongres
4452 WIHOGNE

atmospherecuir@yahoo.fr

04 278 32 50
fax 04 278 71 61



**TOITURE
SANTO**

Père & Fils

Grand Rue 52
4870

TROOZ

04/ 351 75 01
0495/ 32 23 63

Baert Classic
VINTAGE MOTORCYCLES



Norton MOTORCYCLES

URAL RUSSIAN MOTORCYCLES

Romain Baert rue G.Albert 79/2 4800 Verviers
www.baertclassic.be info@baertclassic.be
 0498/81.85.70
 17:30 à 19:00 en semaine
 10:00 à 12:00 le samedi et sur rendez-vous



KSR GROUP **ROYAL ENFIELD**

PNEUS COLLARD BOVY
GROSSISTE EN PNEUS
ET JANTES

TOUTES MARQUES
MOTO, VOITURE
UTILITAIRE, AGRICOLE

WWW.PNEUSCOLLARDBOVY.BE

INFO@PNEUSCOLLARDBOVY.BE

TEL : 087/228.884

Réduction pour les membres du VMCB

BRODERIE SERIGRAPHIE **Oritex**
Etre vu, c'est être connu!

Votre partenaire en vêtements publicitaires, sportifs et professionnels.

Broderies et sérigraphies réalisées en nos ateliers.

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

Eaux de nettoyage et dégravage de sérigraphies épurées avant rejet!

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

SOLEXISTE SERVICES

0492 76 23 53
docsolex@solexiste.be

TOUJOURS pour le VeloSoleX
Achat-Vente-Entretiens-
Réparation-Restauration
Pièces neuves et d'origine
WWW.SOLEXISTE.BE
 0492/ 76 23 53
 Chavée des Loups 6 B
 4280 THISNES

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

Ets ANDRE



Rue Ferrer, 37
4100 Seraing

Tél: 04/337.02.19
Fax: 04/337.56.46