



bpost
PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE

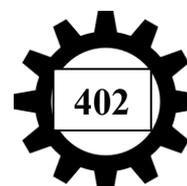


L'histoire et la vie de la Maico Blizzard
suite et fin.



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

Novembre 2020



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 0475/84 14 47
 3770 Val-Meer president@vmcb.org

Vice-Président Leroy Philippe 085 21 14 57
 Ronheuville 35 0495 77 75 21
 4570 Marchin 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

Administrateurs

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

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

Heller Guy
Rue Granfosse, 68 0472 53 96 46
4130 Esneux guy.heller@skynet.be

Lange Philippe
Rue de Lens St Servais 5 0496 23 14 41
4254 Ligny 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,

A l'instar d'une année plus que particulière, l'Assemblée Générale (AG) du VMCB n'y fait pas défaut. Faute de pouvoir organiser l'événement en présentiel, c'est l'option votes à distance qui fût choisie. Bien que peu élevé au vu du nombre de membres, le taux de participation reste malgré tout constant par rapport aux années précédentes. A l'instar d'une élection en Corée du Nord, c'est à une presque unanimité que tous les points ont recueilli un vote favorable. Merci pour votre confiance accordée. Vous trouverez plus en avant le compte rendu de l'AG.

Parmi les points pour lesquels votre avis était demandé, figuraient les élections des postes d'administrateur. Les candidats ont tous été retenus et le nouveau bureau a pu ainsi être créé. Notons l'arrivée de Guy Heller, dernier arrivé, ce qui amène le Conseil d'Administration (CA) à 8 membres sur les 10 possibles. Lors du CA du 02/10, la répartition des tâches par vote a été effectuée et amène son lot de changements. C'est ainsi qu'Eddy Philippet quitte la Vice-Présidence au profit de Philippe Leroy afin de se consacrer entièrement au secrétariat (anciennement tenu par Ann) et à la trésorerie. Philippe Leroy, en plus de ce nouveau poste, va s'investir dans le domaine des renseignements fournis aux membres relatifs aux assurances et immatriculation. Les autres fonctions restent inchangées. Quant à la présidence, je rempile pour les 4 prochaines années. Il nous reste à espérer que la prochaine AG puisse se dérouler comme à l'accoutumée.

En ce mois d'octobre, Messieurs Spatels Jean de Lasne et Georges Denis de Bruxelles sont venus rejoindre le club. Souhaitons leur la bienvenue et au plaisir de les rencontrer prochainement.

Prochaine réunion club vendredi 20 novembre 19 :30 au musée des transports de Liège.

*LENAERTS Eric,
President.*

PV Assemblée Générale 2020

Adresse du jour: votes à distance (COVID19).
Dépouillement effectué lors du CA du 02/10/20.

1. Liste des représentés : (16 papiers & 33 mails) :
Heller Guy, Pevée Walthère, Vandermersch Ann, Lamperz JM, Mignolet Roland, Roëvenich Heinz, Hardy Joseph, Lemlyn José, Huynen Jean, Bronne JP, Vanseveren JP, Beert Alain, Vincent Jacques, Champion Yves, Snellinx Luc, Servais Pascale, Hermans André, Philippet Eddy, Lecoq André, Humblet Pierrot, Baele Thierry, Lange Philippe, Delsemme Nicolas, Deneve Michel, Leclerq Alain, Varetto Louis, Hage Etienne, Leroy Philippe, Dobbstein René,

Brailon Didier, Lardinois Philippe, Dienne Michaël, Defays Denis, Zinger JF, Schollaert Luc, Regnier Louis Marc, Grenier Eddy, Lenaerts Eric, Schulz Georges, Bovy Henri, Vaderwinden Patrick, Esser Louis, Donnaux Albert, Gendarme Dany, Yans Luc, Kersten Michel, Drommer Marga, Bovy Michel, Pier Philippe.

2. Ordre du jour & résultats :

- Approbation du rapport de l'AG du 18 mai 2019, publié dans la revue n° 386 (Juillet 19) : approuvé ;
- Rapport des vérificateurs aux comptes (présenté dans la revue septembre);
- Présentation et approbation des comptes de l'exercice 2019 : approuvé ;
- Présentation et approbation du budget 2020 : approuvé
- Elections de 4 administrateurs :
 - a. Jean-Pierre Beaufays : Retenu ;
 - b. Guy Heller : Retenu ;
 - c. Eric Lenaerts : Retenu ;
 - d. Roland Mignolet : Retenu.
- Décharge à donner au conseil d'administration pour la gestion de l'année 2019 : approuvé.

Secrétaire de la séance,
LENAERTS Eric,
Président

Dans nos familles

C'est avec beaucoup de peine que nous avons appris le décès de Jos Nuyst parti bien trop tôt à tout juste 62 ans. Il luttait depuis des années contre la maladie, mais était resté très actif et il n'était pas rare de le voir en balade.

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

Ces derniers ont édité une fort belle vidéo rappelant les centres d'intérêt de Jos:

<https://www.youtube.com/watch?v=dnZuKquadMyQ>



article du mois

2/2. L'histoire et la vie de la Maico Blizzard

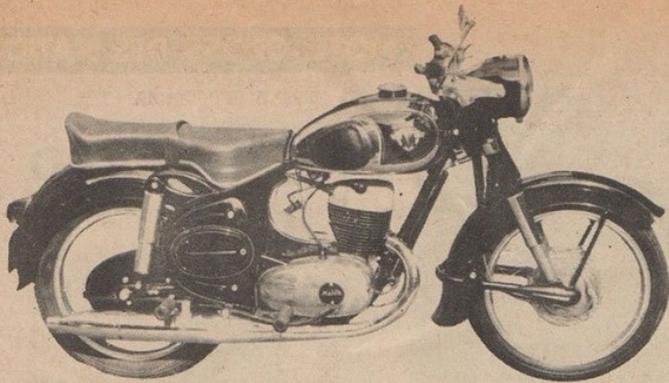
Par Philippe Leroy. Cet article a été tiré de plusieurs revues et documentations internet.

Suite et fin de l'histoire de la MAICO Blizzard

Voici un article de « MOTO REVUE » que je trouve très bien fait sur ce modèle.

Une Marque peu connue en Belgique, il s'en voit peu sur nos balades et expos, cela n'empêche être une bonne machine pour les aficionados de cylindres à trous qui fume et qui pue.

Personnellement elle m'a apporté beaucoup de plaisir lors de nos diverses sorties, quelles soit balade d'un jour tout comme petits périple de quelques jours, moto légère nerveuse peu couteuse a l'entretien comme à l'usage et fiable surtout.



**UNE
250 cmc
UTILITAIRE
A LA
MANIERE
ALLEMANDE :**

Toutefois, il faut bien remarquer que cette machine, que nous nous attachons à présenter comme une classique en 1956, présente des caractéristiques générales que nous aimerions rencontrer sur les modèles nationaux équivalents.

En effet, le bloc-moteur monocylindre, traité d'une manière utilitaire (chevaux en bas, consommation raisonnable) n'en développe pas moins 14,5 CV à 5.200 t/m, soit une puissance spécifique de 58,7 CV/l.

En ce qui concerne les suspensions, nous avons déjà noté les solutions heureuses adoptées, et au chapitre de la protection, notons le carénage du carburateur, le carter de chaîne secondaire étanche, etc..., en somme un modèle complet, quand nous aurons encore noté la selle double et les moyeux monoblocs en alliage léger

★

le pilote a besoin d'une courte période d'accoutumance au cours de laquelle on hésite un peu à pencher la machine. Il faut, à vrai dire, y aller assez franchement, et à ce moment, au contraire même, la « Blizzard » apparaît comme très maniable. Pour nous résumer, cette oscillante nous a mieux plu que celle de la « Taifun », mais, avouons-le, nous a semblé inférieure à la véritable « Earles » des BMW.

Enfin, toujours pour l'usage en ville, nous aimerions une béquille latérale, car la mise sur béquille centrale, de même que le débéquillage, requièrent une certaine force, malgré la présence de la poignée de levage. D'ailleurs, la machine est un peu lourde et encombrante à manœuvrer à l'arrêt, surtout en songeant qu'il ne s'agit quand même que d'une 250 cc.

UNE MACHINE DE TOURISME

La « Blizzard » n'ayant aucune prétention sportive, nous examinerons avant tout ses possibilités sous l'angle du tourisme en duo.

Le confort du passager est excellent, la position bonne, peu fatigante, et la selle



LA MAICO BLIZZARD

Lorsque le 9 juillet de l'an passé nous avons publié l'essai de la 400 Maico Taifun (MR 1246), cette machine révolutionnaire n'était pas, à l'époque, encore introduite sur le marché français, ce qui ne nous empêcha pas d'en publier un essai complet, tant le modèle présentait d'intérêt.

En 1956, tout change, car Di Vozzo étant devenu entre temps importateur Maico, les « Taifun » sont désormais troublés en France, de même que la petite (comparativement) « Blizzard » de 250 cc, dont nous vous présentons l'essai.

TECHNIQUE PLUS CLASSIQUE

Avec la « Blizzard », Maico ne poursuit pas le même objectif qu'avec ses « Taifun », qui, bien qu'apparus pour la première fois au Salon de Francfort 1953, sont encore, à l'aube de l'année 1957, des modèles révolutionnaires.

La « Blizzard », de ce fait, apparaît comme une machine très classique, bien qu'à l'avant nous trouvions une suspension par fourche oscillante. Mais ici, plus de carénage un peu monstrueux, plus de carter-moteur formant partie intégrante de la partie cycle, mais une machine à l'allure extérieure tout à fait conventionnelle.

★

Nous n'entreprendrons pas la description technique de ce modèle, l'ayant déjà faite dans notre n° 1229.

DANS PARIS

Mise en route aisée, à condition, quel que soit le temps, de mettre en circuit le véritable starter dont est muni le carburateur Bing. Le moteur a un bruit assez « métallique », surtout à froid. Vitesses selon les normes allemandes, c'est-à-dire sélecteur à gauche et première en bas.

En face du magasin de Di Vozzo, le boulevard Serrurier montant franchement d'emblée, lors du démarrage, le moteur étonne par les chevaux qu'il possède en bas.

En effet, un coup d'œil sur la courbe de puissance nous indique qu'à 3.000 t/m nous avons 8,6 CV et le couple correspondant est déjà supérieur à 2 mkg.

De ce fait, la conduite en ville est rendue agréable par la valeur des accélérations, ou par un emploi assez restreint du sélecteur, la puissance, en bas, permettant de descendre en quatrième vers 1.800 t/m, soit 34 kmh.

★

Mais la conduite en ville, ce n'est pas seulement question de moteur, mais aussi et surtout de maniabilité.

Et à ce sujet, la fourche avant oscillante — nous n'écrivons pas Earles, car l'axe d'articulation n'est pas derrière la route — ne se montre pas toujours l'égale d'une télescopique, surtout aux basses vitesses. Cette constatation, nous l'avions faite avec la « Taifun ». Avec la « Blizzard », la même chose s'est reproduite :

double à « deux étages » augmente heureusement la visibilité de la passagère. Les divers carénages évitent en outre la souillure des jambes de cette dernière.

★

Au point de vue performances, Maico a choisi une démultiplication en quatrième courte, ce qui n'était peut-être pas indispensable, le moteur n'ayant pas une courbe pointue, bien au contraire.

C'est ainsi qu'à deux, avec une charge totale de 135 kg, le maximum soutenu fut de 106 kmh, soit un régime de 5.710 t/m, auquel nous ne trouvons plus que 13,5 CV, car nous avons un sursrégime de 500 t/m !

Evidemment, qu'il survienne une côte et notre « Blizzard » l'« avale » en souplesse, car aux 5.200 t/m de puissance maximum correspond une vitesse de 97 kmh, qui sera en général notre vitesse de croisière.

UNE DEMULTIPLICATION FINALE COURTE

Si on peut se montrer partisan de « tirer plutôt court » en quatrième, il semble toutefois qu'ici Maico a un peu forcé la dose, car en solo, nous avons atteint 113 kmh assis, soit 6.090 t/m — sursrégime de 900 t/m — et effacé 119 kmh, soit 6.410 t/m : sursrégime de 1.200 t/m.

La vitesse de pointe se trouve donc être limitée très largement par cette démultiplication, qui, en outre, donne évidemment une vitesse de piston supérieure à ce qu'elle devrait être : 14,95 m/s à 6.410 t/m — 14 m/s à 6.000 t/m — 13,05 m/s



à 5.590 t/m, etc., pour 12,15 m/s au régime de puissance maximum.
Ceci est encore d'autant plus curieux que le moteur est un longue course, 67x70, soit un rapport course/alésage de 1,045

★
Mais, évidemment, toute solution, tout choix n'apporte pas seulement des inconvénients.

Nous avons vu le passif, assez léger, car les vitesses de piston restent correctes ; mais, théoriquement, nous devrions avoir une vitesse de pointe plus élevée, avec une démultiplication un peu plus « longue » et moins d'usure moteur.

Voyons maintenant l'actif : reprises franches, même en quatrième — tenue en montagne, sur ce dernier rapport, exceptionnelle.

LA COTE CONFIRME

Notre côte d'essais — 350 m, départ arrêté, pente moyenne 8,7 % avec passage à 11 %, devait confirmer ceci :

UN « UTILITAIRE » A BELLES PERFORMANCES

Si nous savons maintenant que le moteur de la Malco est un moteur utilitaire, il l'est bien au sens allemand du mot, car sur les intermédiaires, ce monocylindre ne demande qu'à tourner.

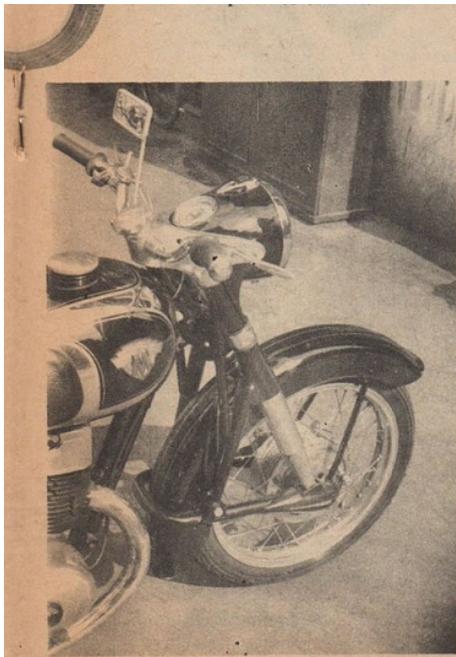
- 1^{re} 46 kmh (8.170 t/m)
- 2^e 73 kmh (7.470 t/m)
- 3^e 103 kmh (7.430 t/m) en solo et 102 kmh (7.380 t/m) en duo.

★
Ceci joint à la démultiplication finale courte, nous donne évidemment des accélérations très intéressantes.

départ arrêté	100 mètres	en	7" 2/5, moy. 48,6 kmh
200	»	11" 2/5, moy. 63,1 kmh	
300	»	15" 1/5, moy. 71,05 kmh	
400	»	18" 3/5, moy. 77,4 kmh	
500	»	22" moy. 81,8 kmh	
1.000	»	37" 4/5, moy. 95,2 kmh	

★
Le moteur de la Malco apparaît donc comme étant agréable à mener et autorisant de bonnes performances, surtout avec une certaine charge. Notons au pas-

Quelques vues générales de la « Blizzard », mais aussi deux gros plans qui nous permettent de voir les interruptions dans les ailettes du cylindre, pour éviter les distorsions, et aussi la fourche avant oscillante dont l'aspect est robuste.



— Pilote 50 kg : 18", moy. 70 kmh, soit le meilleur temps réalisé par ce pilote en 250 cmc, à égalité toutefois avec la Adler Sport ! Entre parenthèses, remarquons que le premier essai indiquait 19" 1/5, et que le meilleur temps ne fut atteint qu'après le quatrième essai, car le pilote devait s'habituer à la fourche avant oscillante pour négocier l'unique courbe de la montée.

— Pilote 85 kg : 19" 4/5, moy. 63,6 kmh, soit encore un temps excellent.

— Mais retenons également les 22" 1/5 (moy. 56,7 kmh) à deux (135 kg).

★
Tout ces essais furent effectués avec les 3 premiers rapports et une nouvelle série d'essais fut décidée en passant la quatrième. Nous voulions voir quelles allaient être les différences, les voici :

Pilote 50 kg : 18" 3/5, soit une perte de 3/5 seulement.

Pilote 85 kg : 20" 1/5, soit une perte de 2/5 seulement.

A deux (135 kg) : 23" 2/5, soit une perte de 1" 1/5 seulement.

Ce dernier résultat est à nos yeux le plus significatif.

A deux, le passage à 11 % a été pris en quatrième sans que le moteur faiblisse ou ne s'assoie !

Voilà qui situe parfaitement l'aptitude de la Malco qui se révèle donc une exceptionnelle machine de montagne en 250 cmc.

sage l'embrayage très agréable, et dont la robustesse nous est apparue au cours de nos essais. Par contre, le passage des vitesses s'accompagnait souvent de craquements désagréables, mais cet état de fait disparaissait au fur et à mesure que les kilomètres s'accumulaient. Enfin, la branche arrière de la pédale de sélecteur est trop près du coffre à outils.

UN DEUX TEMPS PEU GOURMAND

C'était la première fois que nous relevions très précisément la consommation d'un gros monocylindre deux temps, et nous nous attendions au pire, car nous avions de fâcheux souvenirs avec ce genre de moteur.

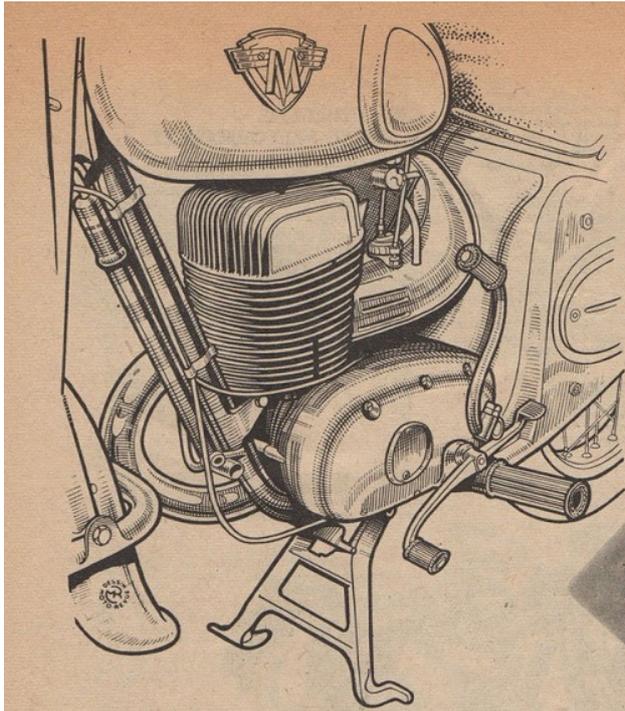
Ici, au contraire, rien de désagréable ne devait nous attendre, car le moteur avait été dessiné par des gens connaissant leur affaire.

Jusqu'à 75 kmh, consommation inférieure à 3,5 l, à 95 kmh nous brûlons 4,5 l, et à 110 kmh nous trouvons 6 litres.

Tout cela est donc très raisonnable et nous rassure quant à l'appétit d'un 250 cmc deux temps. De plus en plus il apparaît que les forts consommateurs ne sont en général que des moteurs mal-conçus, et qu'au contraire, les moteurs brillants, pour leur cylindrée, ont une consommation raisonnable. Ceci est d'ailleurs techniquement tout à fait logique, et devient un argument supplémentaire en faveur des moteurs à haut rendement.

CONFORT ET TENUE DE ROUTE

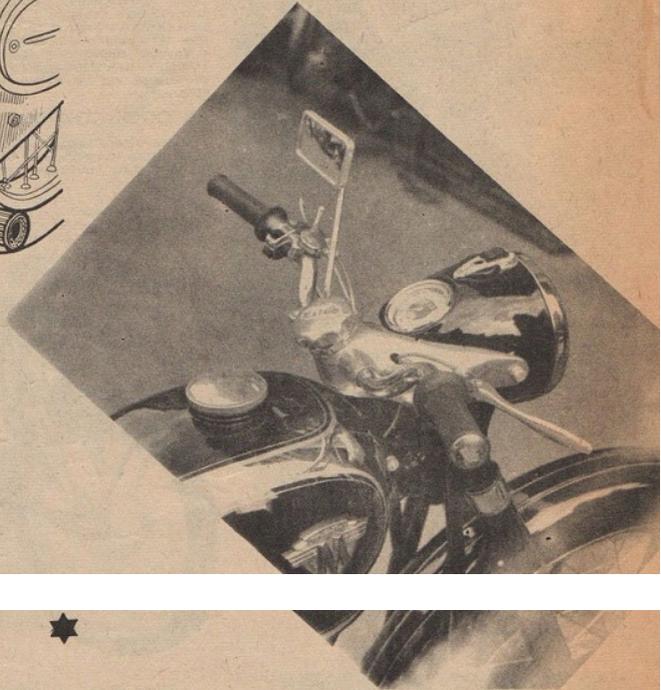
La suspension intégrale, l'épaisse selle double, procurent un réel confort. Mais



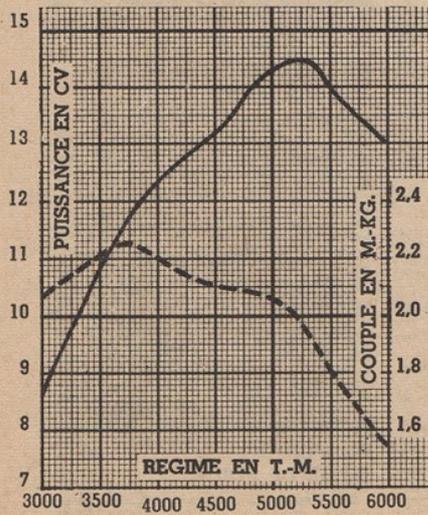
Il semble cependant que par moment et selon le profil de la route, et la vitesse à laquelle sont absorbées les déviations, les suspensions avant et arrière entrent en résonance, c'est-à-dire que l'on va pendant un certain temps, évidemment assez court, de la route avant, sur la roue arrière et inversement.

Pourtant, les éléments de suspension ne sont pas identiques, à l'avant nous trouvons un ressort hélicoïdal à pas constant, tandis qu'à l'arrière, le pas est progressif.

Mais dans l'ensemble, la suspension est bonne, tout comme la tenue de route

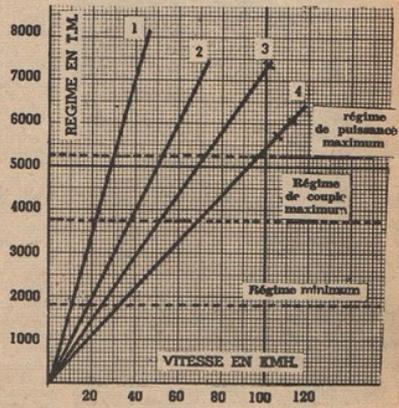


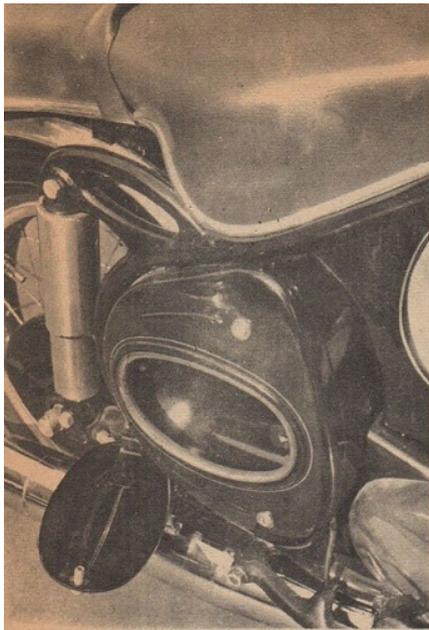
PUISSANCE - COUPLE



En haut : le moteur côté sélecteur. Le kick est repliable. Ci-dessus : le guidon, qui est en deux parties, réunies sous le capotage de phare.

RÉGIMES - VITESSES





Un des deux coffres à outils.

d'ailleurs, après s'être habitué à la fourche avant oscillante, que l'on peut durcir à volonté, grâce à la présence d'un frein de direction.

mandaient à se faire, et évidemment ne procuraient pas le freinage excellent que nous avons relevé par la suite.

En effet, de 50 km/h à l'arrêt complet, nous enregistrons :
 Avant seul : 9,8 m, décélération moy : 9,85 m/s².
 Arrière seul : 16,1 m, décélération moy : 6 m/s².
 Les deux : 8,85 m, décélération moy : 10,9 m/s².

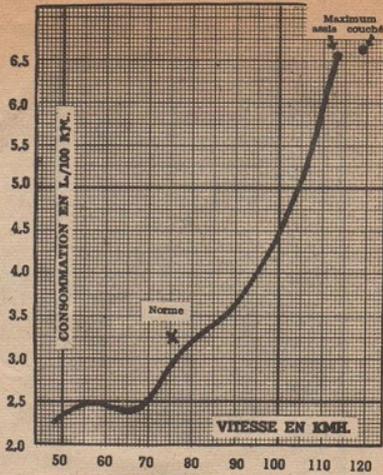
FINITION

La « Blizzard », émaillée noir et chrome, se signale par un montage général soigné. Prenez par exemple les deux coffres à outils, fermant à clé (par un carré) et dont le couvercle reposait sur un jonc encastré en caoutchouc. Ceci évitait tout bruit de « ferraillement » et toute infiltration d'eau.

En outre, quel que soit le régime, pas de vibrations. Protection du pilote assurée par un cache-carburateur en aluminium coulé, et maintenu par trois longues vis.

Bien entendu, clé de contact, antivol de direction, robinet à réserve (procurant un réserve importante), indicateur, dans le phare, du rapport enclenché.

Au sujet « réserve », ouvrons une petite parenthèse, qui, d'ailleurs, n'a rien de spécial à la « Blizzard ». Si, votre moteur étant chaud, celui-ci commence à avoir des ratés annonçant la panne sèche, passez immédiatement sur la position « réserve », car en attendant trop, le phénomène de « vapor lock » apparaît dans la canalisation d'arrivée d'essence, la cuve, etc., et la mise en marche demande de nombreux coups de kick, jusqu'à temps que ces bulles néfastes disparaissent.



CONSUMMATION

Ainsi, le marché français s'enrichit-il d'une nouvelle 250 cc deux temps.

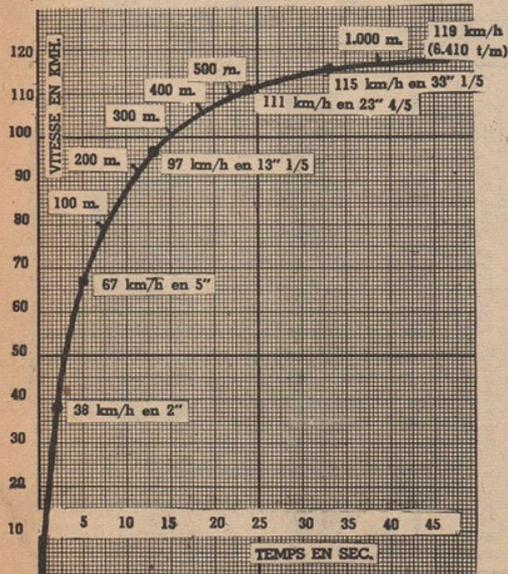
Malco, avec sa « Blizzard », a réalisé un modèle de bonne présentation et semblant à première vue très robuste. D'ailleurs, dérivé directement de ce modèle, existe une machine « cross ». Les possibilités de la machine semblent très vastes et son prix de 230.000 francs, toutes taxes comprises, doivent attirer l'attention de la clientèle.

C. R.

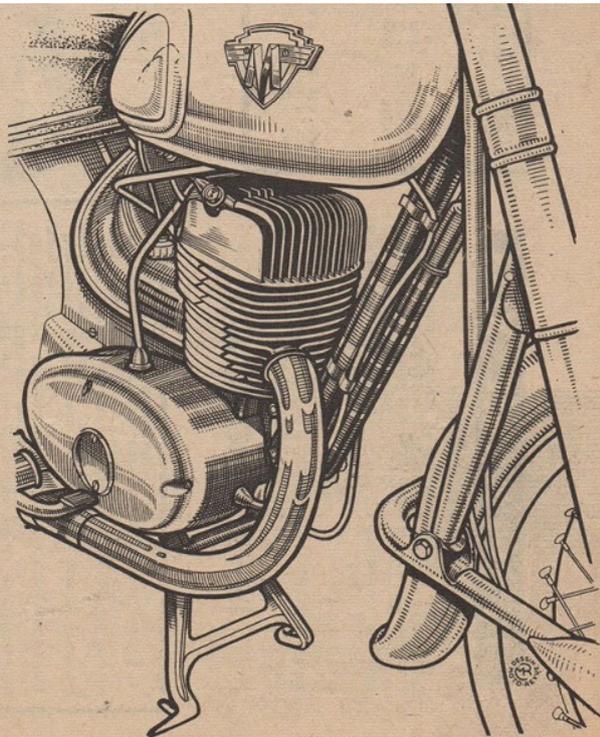
FREINAGE

Pendant les premières centaines de kilomètres, les garnitures, assez dures, de-

ACCÉLÉRATIONS



Moto-Revue N° 1.306



1207

FICHE D'ESSAI

Moto revue



DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre deux temps, balayage Schnurle.
Alésage : 57 mm.
Course : 70 mm.
Cylindrée : 246,8 cmc.
Taux de compression : 7,6 à 1.
Puissance : 14,5 CV à 5.200 t/m.
Couple : 2,25 mkg à 3.700 t/m.

BOITE DE VITESSES

Transmission primaire : chaîne 40x19, soit 2,1 à 1.
Transmission secondaire : chaîne 46x16, soit 2,88 à 1 solo.
Démultiplications finales :
solo : 6,05 - 8,11 - 11,50 - 19,97 à 1.
side : 7,52 - 10,1 - 14,3 - 24,8 à 1.

PARTIE CYCLE

FOURCHE : oscillante.
SUSPENSION AR : oscillante.
PNEUS : 3,00 x 18 AV.
3,25 x 18 AR.

FREINS :
AV - AR : 160 mm, largeur garniture 30 mm.
RESERVOIR : 16 litres, dont 2,5 l réserve.
POIDS : 124 kg en ordre de marche.

REGLAGES - ENTRETIEN

AVANCE ALLUMAGE : 3,7 à 4 mm.
BOUGIE : degré thermique 240.
CARBURATEUR : Bing 1/26/38.
Passage des gaz : 28 mm.
Gicleur principal : 115.
Gicleur d'aiguille : 1508.
Gicleur ralenti : 35.
Aiguille : 3° cran.
Gicleur de starter : 70.
GRAISSAGE :
Mélange pendant rodage : 5 %. Après rodage : 4 %.
Boîte de vitesses, contenance 1 litre.
SAE 50-40 été ; SAE 30-20 hiver.
RODAGE :
1.000 km : 70 kmh.
de 1.000 à 2.000 km : 80 kmh.
GONFLAGE :
AV : 1,4 kg ; AR : 1,8 kg en solo.
AV : 1,6 kg ; AR : 2 kg en duo.

250 cc. MAICO BLIZZARD

RESUME DE L'ESSAI

Présentée comme machine utilitaire, la « Blizzard » n'en possède pas moins un moteur d'un agréable rendement, dont la puissance à bas régime, jointe à une démultiplication « courte » en prise, donne une quatrième pouvant être très largement utilisée.
La « Blizzard » apparaît en outre comme une excellente grimpeuse, tant en solo qu'en duo, où la quatrième tient parfaitement dans des passages à 11 %.
Consommation remarquable pour un monocylindre deux temps de 250 cmc.
Suspension générale bonne, bien que, parfois, éléments avant et arrière entrent en résonance.
Tenue de route excellente, après s'être habitués à la fourche avant oscillante. Freinage au-dessus de toute critique.
Finition soignée, machine livrée complète (sauf béquille latérale) pour un prix raisonnable.

RESULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :		400 m » » 18" 3/5, moy. 77,5 kmh
solo		500 m » » 22" moy. 61,8 kmh
duo		1.000 m » » 37" 4/5 moy. 95,2 kmh
1 ^{re} 46 kmh (8.170 t/m)	46 kmh	
2 ^e 73 kmh (7.470 t/m)	73 kmh	
3 ^e 103 kmh (7.430 t/m)	102 kmh (7.360 t/m)	
4 ^e 113 kmh (6.090 t/m)	106 kmh (5.710 t/m)	
Essai couché		
119 kmh (6.410 t/m)		
Vitesse minimum en 4 ^e : 34 kmh (1.800 t/m)		
Accélération :		
100 m départ arrêté :	7" 2/5, moy. 49,6 kmh	
200 m » » :	11" 2/5, moy. 62,1 kmh	
300 m » » :	15" 1/5, moy. 71,0 kmh	
Epreuve de célérité :		
350 mètres, pente moyenne 8,7 %		
Pilote 50 kg :	19" moy. 70 kmh	
Pilote 85 kg :	19" 4/5, moy. 63,8 kmh	
A deux (125 kg) :	22" 1/5, moy. 56,7 kmh	
Rapports utilisés : 1 - 2 - 3.		
Freinage (50 kmh. chrono) :		
Avant seul :	9 m 80, décél. moy. : 9,85 m/s ² .	
Arrière seul :	16 m 1, décél. moy. : 6 m/s ² .	
Les deux :	8 m 85, décél. moy. : 10,9 m/s ² .	

CONDITIONS D'ESSAI

Au début de l'essai, le compteur indiquait : 31 km
A la fin de l'essai : 970 km
Poids de l'essayeur habillé : 85 kg
Taille de l'essayeur : 1 m 60
Réglages spéciaux ou modifications : néant
Date et lieu de l'essai : 2 juillet au 2 août 1956
(Seine et Seine-et-Oise)
Conditions atmosphériques aux jour et lieu des essais :
Pression atmosphérique : 742 mm de mercure. Température 19°C. Humidité relative 74 %. Vent faible.

PRIX : 230.000 frs t. t. c.

J'espère vous avoir distrait quelques peu en cette période (année) un peu tronquée et difficile, ou nous avons en majorité confiné.

Au plaisir de se revoir lors d'une prochaine sortie.

Prenez soin de vous et de vos proches.

Billets d'humeur

1. Le billet de mauvaise d'humeur ?

Eddy Philippet
Secrétaire-trésorier VMCB.

En non-référence à notre rédacteur de billet d'humeur à qui je ne veux voler le job car il le fait certainement bien mieux que moi avec un humour qui n'a d'égal dans notre sphère motocycliste.

Mais que se passe-t-il ?

Le covid 19 aurait-il des affectations sur notre humeur et nos relations? Les quelques rares organisateurs de balade de bourse ou réunion qui sont quand même, faut-il encore le rappeler, tous des bénévoles qui œuvrent pour le plaisir des autres ne devraient pas subir la mauvaise humeur des autres.

La mauvaise humeur de certains, quand ils se trompent dans une case de RB ou quand ils jardinent, incrimine le rédacteur de ce RB alors que la majorité des autres participants ne s'est pas trompée. Elle peut également leur faire dire « à la case 50 tu as indiqué que l'on est à SY alors qu'on était à MY! » Et alors? Est-ce vraiment grave? Et quand bien même, je trouve que cela fait partie du plaisir.

La mauvaise humeur de certains qui trouvent la route pas assez attrayante ou pas assez plate ou pas assez lisse et qui fustige l'organisateur, qui n'est pourtant pas responsable de l'état lamentable de nos routes (routes qui ressemblent d'ailleurs de plus en plus aux routes qui existaient au temps de nos plus anciennes montures).

La mauvaise humeur de porter le masque dans la cafétéria pour les déplacements ou dans les endroits clos. Que ce soit sensé ou pas, cela mérite-t-il de se plaindre de l'organisateur? Alors que nous savons tous que c'est une obligation imposée par le loueur ainsi qu'une condition pour avoir accès à la salle.

La mauvaise humeur sur un organisateur qui, pour essayer de sortir nos belles, s'adapte comme il peut aux mesures de restriction : « plus de repas en commun » ou « départ pour simplement l'après-midi ». Mérite-t-il vraiment les remarques négatives? (On va rentrer trop tard, on fait trop de kilomètres seulement l'après-midi etc...)

Etre un bénévole dans un club pour organiser une balade ou préparer une réunion n'est pas du sadomasochisme. Il s'agit toujours de personnes qui aiment partager la passion, alors pourquoi tant de mépris envers ces personnes ?

Etre participant donne t'il le droit de faire des remarques négatives aux copains bénévoles pour son organisation?

Je peux comprendre la frustration de chacun pour cette sale année 2020, ou rien ne va plus, ou nous devons changer nos petites habitudes, mais de là à tirer sur le pianiste, c'est quand même bien triste comme réaction.

De plus, la critique est facile mais la réalisation l'est beaucoup moins. Ces gens qui critiquent autant, que font-ils? Ils sont pourtant aussi libres d'organiser un événement à leur manière, mais ce n'est pas souvent le cas.

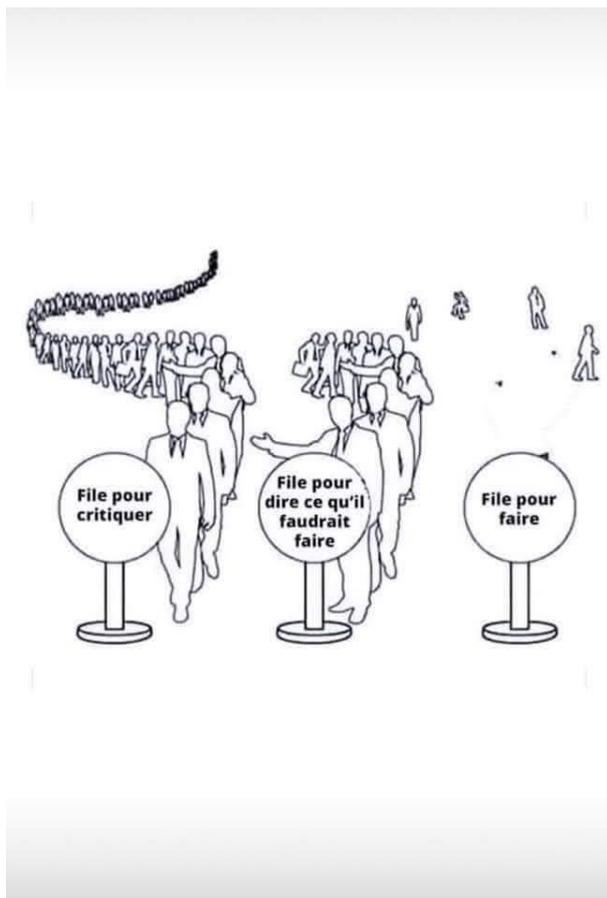
Alors n'y aurait-t-il pas des masques contre la mauvaise humeur, qu'il serait bien pour certains de porter régulièrement, afin de ne pas rendre cette dernière contagieuse.

Car au final, je me pose la question, quel est le but de ces critiqueurs? Si c'est pour améliorer les choses, je pense que le but n'est pas atteint, que du contraire, ils finiront par décourager les organisateurs, qui finiront à leur tour par ne plus rien organiser.

J'ai même entendu : « on est en démocratie et j'ai le droit de critiquer ». Cela m'a carrément choqué. Comme si le fait de participer donne des droits et des garanties « satisfait ou remboursé ».

Alors, je conseille aux râleurs de changer de masque au profit de celui de la bonne humeur, et si ce n'est pas pour encourager les organisateurs, qu'ils se taisent ou restent chez eux.

Car pour améliorer les choses, il suffit de s'impliquer ou de le faire soi-même. Mais c'est aussi bien plus compliqué que la critique gratuite.



2. En ce temps-là j'avais vingt ans...(P. Bachelet.)

Jean-Pierre Beaufays

Au prix de patientes démarches, notre ami Michel Denève vient de récupérer un album de Photos ayant appartenu à Gilbert Gaspard.

Parmi un nombre important de documents 'd'époque' se rapportant principalement à des compétitions d'avant et d'immédiat après-guerre (1939-1945), s'est égarée une photo d'une de nos toutes premières rencontres qui avait été prise sur le circuit de Mettet en avril 1972.



Les anciennes motos, en nombre étonnamment important pour l'époque, y avaient été conviées en tant qu'attraction pour effectuer quelques tours de circuit à l'occasion d'une concentration motocycliste. Avec mes 22 ans, j'y étais un des plus jeunes participants, notre actuel Président n'était pas encore né et le VMCB portait encore des couches.

Je chevauchais une FN M90, acceptée de justesse car postérieure à 1930.

Le modèle date en effet de 1931 mais avait été présenté au salon de Bruxelles en décembre 1930, ce que j'avais pu prouver 'Englebert Magazine' à l'appui.

Je portais déjà mon pull bleu à motifs jaunes (millésime 1967), et, O scandale !, étais chaussé de mocassins et coiffé d'une casquette anglaise empruntée à mon grand-père et disposée à l'envers pour faire 'sport'.

Malheureusement, parmi les pilotes que je reconnais, certains 'figures de proue' des débuts de notre club, nous sommes peu à être encore de ce monde.

Je reconnais, en tête de convoi, Roger Robert, au guidon de sa Saroléa Monotube, ensuite Jean-Jacques Baguette, Louis Mathieu sur FN M70, votre serviteur en train de remettre ses lunettes, Jean Lecocq sur Harley-Davidson type J, Louis Machelard, Guy Van Brabant, Willy Dufour, Michel Compère (me semble-t-il) sur Gillet à courroie. Son apparence d'hydrocéphale procède vraisemblablement de ce qu'il avait dissimulé un casque anachronique sous une imposante casquette. Pas con.

On y distingue aussi, à la droite du personnage de dos debout derrière moi, la tête de Modeste Lance, exceptionnellement au guidon d'une moto.

Les frères Bovy n'étaient pas encore parmi nous mais n'allaient pas tarder à rejoindre notre club..

Cet événement fut relaté dans la revue du RMU.

Michel Bovy que je remercie, avec l'ordre qu'on lui connaît, en a conservé un exemplaire qu'il m'a aimablement adressé et dont je joins une copie au bas de ce billet.

Rares étaient alors les pilotes d'anciennes disposant d'une remorque, et, accomplir la route depuis son domicile au guidon de son ancienne était plus que hasardeux vu la qualité médiocre de la remise en état mécanique dont la plupart d'entre elles avaient bénéficié.

Aussi, un collectionneur de Verviers, Monsieur Louis Compère, directeur d'abattoir, avait gentiment mis un grand camion bétailière à notre disposition, ce qui avait permis à plusieurs amateurs des régions verviétoise et liégeoise d'être présents aux côtés de nombreux collectionneurs du Hainaut.

C'était beaucoup d'organisation pour somme toute peu de chose.

Je me souviens de mon profond sentiment de 'trop peu' après avoir parcouru mes 2 ou 3 tours de circuit.

Il faut dire qu'on n'avait alors que très peu d'occasions de rouler avec nos motos.

Dès l'année suivante, fut organisée la balade de Mettet qui perdura pendant plusieurs années. Autre temps, la quasi-totalité des participants avaient adopté une tenue de l'époque de leurs motos. Tous en casquette à l'exception de deux seuls casques dont un Cromwell.

En dépit de toutes les drastiques conditions de sécurité imposées par les nouvelles lois qui nous pourrissent la vie, notamment lors d'exhibitions sur circuit, il faut reconnaître que nous avons une autre 'gueule' sur nos anciennes que si nous avons porté des casques 'intégraux' et des combinaisons bariolées comme c'est le cas actuellement.

C'est face à un tel témoignage qu'on réalise combien les mœurs ont pu changer en 50 ans par une foule de réglementations liberticides. (55€ pour des chaussures trop basses).

Entendons-nous bien, chacun sait que je n'ai jamais consommé de l'alcool en abondance et que c'est une habitude que je ne cautionne en aucune façon, mais je me souviens de balades en anciennes pendant lesquelles les arrêts 'graissages' étaient multiples et au cours desquelles le pilotage de notre joyeuse troupe devenait de plus en plus louvoyant au fur et à mesure de notre progression.

Nous avons même déjà du un jour escorter un de nos copains incapable de maintenir le cap seul. Et on rigolait bien....

Le héros, du nom de Barend Baldhoofd, d'une petite bande dessinée paraissant dans une revue motocycliste était d'ailleurs un sympathique motard ivrogne au gros nez rouge à qui il arrivait toutes sortes de mésaventures.

Le voici, complètement bourré (et sans casque), effondré sur son guidon.....



Je revois encore un de nos premiers Présidents connu tant pour son amour de la dive bouteille que pour son manque de courtoisie, quittant une réunion du CA bien arrosée, accroché d'une main pour ne pas tomber, à un signal 'stationnement interdit' sous lequel sa voiture était garée (comme celle de Gaston Lagaffe), tentant désespérément de trouver l'orifice dans lequel introduire sa clef pour ouvrir son véhicule. Et après y être parvenu, il a pris la route sous l'hilarité de l'assistance.

Mais tous ces écarts sont prescrits et l'attitude de nos motards a bien changé.

Les membres actuels du VMCB sont des modèles de sobriété et de respect des lois.

Mais peut-être sont-ils un peu moins marrants.....

A cette époque également, il suffisait de se présenter à la DIV qui s'appelait encore OCR (Office de la Circulation Routière) et de signer un document attestant 'sur l'honneur' que ce véhicule n'avait jamais été immatriculé pour en ressortir avec une carte grise.

Notre seule préoccupation, comme nous le verrons plus bas, était de faire accepter nos motos en tant que véhicules pour pouvoir bénéficier des avantages fiscaux réservés aux anciennes voitures...

Dans le contexte actuel, je pensais qu'il était grand temps de profiter au maximum de nos anciennes tant que les Autorités nous le permettaient encore et avant les réjouissantes restrictions que d'aucuns voudraient voir appliquer à notre rencontre.

Malheureusement, une petite boule à picots en a décidé autrement.

De quoi l'avenir sera-t-il fait ?

Difficile de l'imaginer.

Où en serons-nous au printemps prochain après notre hibernation annuelle?

Pourrons-nous reprendre la route sans contraintes ?

Libres et sans masques ? Il n'est pas interdit de rêver.

a vie du club

Refabrication piston Gillet

Bonjour à tous. A vous les amoureux de Gillet à cylindre à trous et sans chaîne pour la propulser, je fais refabriquer des pistons fonte pour modèle à cylindre borgne 350cc (la mienne serait d'après Y Champion de 24). 280€ + fdp
Contact : Pierre Jawa Gillet Tilman 0472 10 49 66.

Réparation fourche télescopique

<http://www.motofourche.be/>

Les Tchapelès 2020 (ou la Fête à Leo)

En ces temps de C.19, les hommes peut-être plus encore que les moteurs ont besoin de se faire entendre, de se réunir et de se côtoyer.

C'est ainsi que, ce Samedi 12 Septembre, 33 cavalières et cavaliers se sont retrouvés sur le parking du foot à Oleye. Cela va de la Mopette au Bobber Triumph. Que de belles machines fort amoureusement bichonnées.

Leur invité de marque, Leo, va créer autour de lui un mouvement de sympathie que je ne connaissais pas pendant les rassemblements. Tous l'entourent, le trouvent le plus beau, le plus spécial.

Dans sa robe rouge, cette Morgan de 1934 va mener la danse, nous emmener à travers la Hesbaye et nous montrer quelques beaux spécimens de Fermes.

La météo est de la partie. Les arrêts graissage sont bien adaptés au timing et à midi, un Maxi-Frites se charge de faire le plein de bonheur aux estomacs.

Très tôt, une Triumph et une FN doivent hélas, jeter l'éponge. Tous les autres iront au bout de cette belle réunion (130km).

Le président et sa compagne sont (officieusement, bien sûr) de la partie. Pascale profite d'ailleurs à plein de la place enviable de passagère de Leo.

Merci à Philippe d'avoir maintenu cette seule activité pour la, presque centenaire, Fête à Oleye.

Jean-Pol

n f o r m a t i o n s

39 ème trial pour motos pré-65

Le RMAMC recherche des contrôleurs bénévoles pour le trial à l'ancienne qui se tiendra le samedi 7 et dimanche 8 novembre sur le terroir de Cipluy (Mons)
Veuillez contacter Monsieur Philippe Malaise au 0478/ 380063 ou philippe.malaise@rmamc.be

Voici venu pour le VMCB le temps de préparer le calendrier 2021.

Dans cette optique, nous demandons à tous les organisateurs de balades, expos ou bourses de nous faire connaître leurs intentions d'organiser ou non vos évènements 2021 et à quelle date ainsi que le numéro de tel ou mail référent, nous avons seulement besoin de ces premiers renseignements pour élaborer le calendrier, en vous remerciant, veuillez envoyer ces infos a Philippe Leroy au 0495/777.521 ou pady1er@gmail.com.

n v i t a t i o n s

Du jeudi 29-10 au dimanche 01-11

GILLET MOTORCYCLES 100 YEARS

IN THE SPOTLIGHT
AT AUTOWORLD

29.10.20
01.11.20



Créée en 1919, à l'issue de la première guerre mondiale, Gillet est la troisième des « Demoiselles de Herstal » (les deux autres étant FN et Saroléa comme chacun le sait).

L'entreprise est fondée par Léon Gillet, comptable de formation, très tôt gagné par la passion du monde nouveau et passionnant de la motocyclette et du concepteur Fernand Laguesse.

Très vite la marque obtient des succès sportifs telle en 1921, la victoire au premier Grand Prix de Belgique dans la catégorie 350cc, des premières places aux Paris-Nice, Circuit des Vosges, et autres épreuves de régularité...

Gillet entreprend aussi des raids qui sont des épopées : Paris-Constantinople en 1924, Paris-Moscou-Paris (et le Tour des Soviets) en 1925, et cerises sur le gâteau, le Tour du Monde par Sexé et Andrieu en 26-27 et Liège-Léopoldville-Liège par le lieutenant-aviateur Fabry en 1927.

Les motos Gillet s'attribuent à titre définitif le Bol d'Or en 1936 pour avoir été les premières à remporter l'épreuve au scratch à trois reprises : 1928, 1929 et 1936 (en sus des victoires de classes) ! L'après-guerre marque le déclin belge des compétitions de vitesse au vu de l'intérêt du public pour le moto-cross, où Gillet brille en s'attribuant les Championnats de Belgique en 46 et 48.

Pour prouver la fiabilité de sa production, les Ateliers intensifient leur présence dans les épreuves de régularité avec de nombreuses médailles d'or pour résultats dont la plus brillante sera la victoire de Kempeneers au Liège-Milan-Liège de 1953.

Grâce à la compétence de nombreux amateurs (*) elles sont presque toutes présentes à Autoworld, y compris les machines authentiques du Tour du Monde (***) et de l'expédition vers Léopoldville (***) ;

Ces machines sont accompagnées de documentation et iconographie d'époque .

(*) Yves Campion, Vincent Derdeyn, Michel Degueldre, Jan Leux

(**) aimablement prêtée par le Musée de Chatellerault/France

(***) ...par le Musée de la Vie Wallonne/Liège

Infos pratiques

Pour plus d'information veuillez contacter le musée

Parc du Cinquantenaire 11

1000 Brussels

Tel. : +32 2 736.41.65

Fax : +32 2 736.51.36

info@autoworld.be

+32 2 736.41.65

Campion Yves 0477/329246

Derdeyn Vicent 0477/329246

37^e Oldtimerbeurs
Motankers Bourse d'Ancêtres
Entreprises

Fabriekspand
 Vdhstraat 59
 Roeselare
 Roulers
 B-8500

**GEANNULEERD
 ANNULÉ**

Zat/Sam: 09.00 - 18.00
 Zon/Dim: 09.00 - 17.00
 Toegang / Entrée € 6,00
 Kinderen/enfants -12 & dames/femmes: GRATIS/GRATUITES

7 & 8 november 2020
 www.veteraanmotorenhoutland.be

Facebook
 Photographie & design by Kalfen

VETERAANMOTOREN
 HOUTLAND

VII. Hereng 1894, 8500 BEVEREN-ROESLAARE

vendre

Durée de publication de votre annonce « A vendre » dans 3 revues successives. Sans réaction du vendeur, l'annonce sera retirée.

TERROT type L 175 cc deux-temps 1923 à courroie, entièrement restaurée, très belle avec éclairage acétylène et klaxon. Originnaire du département Meurthe et Moselle France. Sans papiers mais avec documentation technique et historique. Prix 5000 € Mark BIJVOET Herstal
 Tel : 0497 400 391 ou mtmbijvoet@outlook.be (1)

Vends FN22 250cc de 1955 avec tous papiers et facture. Elle orne mon salon depuis 30 ans, est tournante avec allumages modernisé et d'origine.
 Jean Pierre Henroteaux 0471603411 ou jp@henroteaux.com (1)

Vend berceau arrière complet Austin mini, convenant très bien pour remorque transport moto.
Jules.missoul@skynet.be (1)

Vends moto Gillet Herstal Estafette 1951 4000€.État originel, ex armée belge, pas encore immatriculée dans le civil. Contact JOÃO DE CAMPOS jinhodecampos@gmail.com (1)

A VENDRE GILLET 250 cc 2 temps SUPER CONFORT modèle 1947 prix 2.850,00 Euro
 contact Verbist Michel 0475 29 23 03 verbistlabo@Skynet.be (1)

Vend deux pneus : **Englebert** Ambassador usagé 26×3,50/19 (têtons 5mm) + chambre à air. Ceat 3,50×19 neuf (têtons 6mm). Philippe Decat 0479 471 166 Photos sur le site. (2)

Moteur de **Zündapp Bella** 200cc R201 complet avec dynastar carbu et filtre à air + quelques pièces, photos sur le site, 250€

Contact Philippe Leroy pady1er@gmail.com tel 0495/777.521 (2)

A vendre 3 motos **Honda** VF500F2 pour le prix sacrifié de 750 Euros, deux sont à remettre en marche (batterie et nettoyage carbu), une en pièces.

MEURISSE Jean-Jacques 6640 SIBRET Tél. : 061/26-60-63 vers 18h.(3)

Matchless G80S (500cc) 1953. Etat impeccable et fonctionnelle (voir photo sur site). 6200 euros.

Pascale Servais 0496 79 67 06 ou Pascale.Servais@hotmail.be, photo sur le site (3)

Honda P50 1970. Bel état, à remettre en route. Johny 0478 46 89 00 pekkie@skynet.be, photo sur le site (3)

Prestor 1926 à vendre, 200ccm, 3 vitesses. Immatriculation néerlandaise.

Il a été restauré de la tête aux pieds et roule très bien. Photos sur le site

Prix 3800,00 € (3)

Deux Chariots de déplacement moto 560kg. Parfait état. je n'en ai plus l'utilité. Voir photo.

Prix : 60 € pièce

Livre photos commémoration "L'histoire de 40 ans du **Liège-Nancy-Liège**" : il me reste trois exemplaires. Prix coutant 50 €. Voir Photos

Contact : Michel Deneve 0497 527 101" (3)

Vend **BMW** 75/6 de 1976, 96.000km, avec papiers et une clé remise au garage depuis 4 ans, une remise en route est nécessaire, quelques travaux à prévoir (batterie un pot petit trou) photos sur le site, faire offre. La moto se trouve à Verlaine 4537 Contact : Blaise André 0479/350452 ou andre.blaise@hotmail.com (2)

Cause non utilisation je vends un piston GOLD neuf, jamais monté. Diamètre 85 mm, poids 572 gr. il m'a coûté 200€ et 20 € de port. J'accepte toute offre sérieuse.

Marcel DODION 0473 460557 marceldodion@yahoo.fr (2)

herche

Cherche jante pour vélo utilitaire (renforcée)

Dimensions 700 c 36 trous (diamètre ext +/- 635mm) profil chapeau de gendarme.

Père yvon 0474/985523.

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

Recherche : kik pour boîte ovale sarolea (SL6) cannelures en bon état.

Contact père yvon 0474/985523

Recherche 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

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

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

Pourriez-vous passer l'annonce suivante dans la revue : « J'aimerais être contacté par le membre qui m'a acheté un stock LVM. Stock Moto Revue à vendre. Alain Leclercq 0495/792817 »

Cherche rouleaux de démarrage pour moto sans démarreur – course
Tel : 0475-87.76.27 thierry.baele@skynet.be

Recherche cache droit (batterie) pour une Saroléa "Simoun" 250 cc, idem que la M 22 FN.
Musiaux Léon musiaux56@gmail.com 0494/14.82.28

Cherche toutes infos documentations revue technique sur les scooters de marque **AMI** marque Suisse. Philippe Leroy 0495/ 777.521 ou pady1er@gmail.com
Cherche toutes pièces documentations, affiches, catalogues, essais des Maico (même tout-terrain) des années 50 et 60. Merci.
Philippe Leroy. 0495/777.521 ou pady1er@gmail.com
Cherche cyclomoteur Fn, mais aussi toutes pièces, dans n'importe quel état.
Eddy Grenier 0495/757220 fa303951@skynet.be

Cherche des infos sur des motos de marque (**ideal**) avec moteur **sachs** +ou- 1950
alainliegeois60@gmail.com

Cherche un interrupteur (switch) Lucas RS39 référence 31371. Contact halewyck.michel@gmail.com

Recherche d'un membre qui pourrait m'aider à résoudre un problème électrique sur une **Velocette** MK2 200 ...Eric Vandebroere 0473/24.07.20

Recherche **Sarolea** 500cc ou 600cc avant-guerre, restaurée ou, si possible roulante et en état convenable. Attend toutes propositions. Tel : 0478.95.87.10

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

Cherche flasque de tambour de frein arrière (**PRANAF**) ou roue complète ou moyeu pour une **SAROLEA MONTANA** 200, modèle monté sur amortisseur ressort. Photos sur le site.
Thierry Herman (lecorse) 0497/606601.

Cherche moteur **JLO** 250cc même bloqué voir rien que le bas-moteur
Greer Christian 0476/ 655.294. Ou chris99983@hotmail.com

Cherche un carter primaire tôle pour **SAROLEA** type 31R, 31S, ...
Zoek naar een primaire behuizing van plaatstaal voor Saroléa 31R, 31S,

Voir photos pour détails sur le site.

Contact : MATHIEU J-P – Téléphone : 495-99 40 24 – Mail : jeanpolmathieu@hotmail.com.

Cherche pièces ou Vélomoteur **PIAGIO** Vel-Fax

Walthère Pévée : tel 04/ 226.55.07 ou gsm 0478/ 822.593

Recherche de pièces pour scooters **HEINKEL** 175 -

Modèles 103A0 - 103A1 - 103A2.

Jacques Bonnami (jacquesbonnami@live.be - 068/55.21.53 ou 0488/11.52.52

Cherche pièces **SOCOVEL** électrique.

Contact : Jean Theunis 0485/362 801

Cherche pièces ou épave Lambretta modèl LI Rens

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

Cherche pour :

SOCOVEL 200cc 1955, roue arrière 19x300, pignon et frein du même côté (gauche), la fixation du câble compteur à droite.

SUZUKI Hayabuza : moteur 1300cc ou 1340cc ou pièces

SUZUKI RE5 : moteur ou pièces

VILLIERS : moteur 200cc boîte 4v.

JLO moteur 200cc ou 250cc 1 ou 2 cylindres et pochette joint moteur

Ghislain Van Eyck 016/472 042 après 19h00



alendar du mois

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

30-31/10&1/11	Exposition Gillet AutoWorld	0477/329246
31/10	Bourse de Leuven	0475/580887
01/11	Mobyween: ancêtres 50cc Pré 85	0475 60 42 49
07/11	Trial du mont Panisel -38 el trial pré 65	www.rmamc.be
07-08/11	Annulé 37e Oldtimerbeurs 1980 à Roeselare	0477 56 26 19
08/11	Bourse Spa	087/220119
14&15/11	Ruilbeurs OMCH vzw	0032/499673044
20-21 &22/11	International Motor Show Luxembourg	00 352. 23 62 31 98
19&20/11	Central Classic Expo Houten Hartje Nederland	0031/630542528

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



KSA 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



Roland Mignolet

Selles
 Garnissage de side-car
 Garnissage automobile

643, Chaussée de Tongres
 4452 WIHOGNE

atmospherecuir@yahoo.fr

04 278 32 50



TOITURE
SANTO

Père & Fils

Grand Rue 52
 4870

TROOZ

04/ 351 75 01
 0495/ 32 23 63



*Grâce à ses
nervures latérales*

**le nouveau
pneu moto Michelin
est
le plus antidérapant**

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 info@oritex.be

087/ 22 39 45 Fax : 087/23 01 73

Rue de l'Avenir 10 4890 Thimister