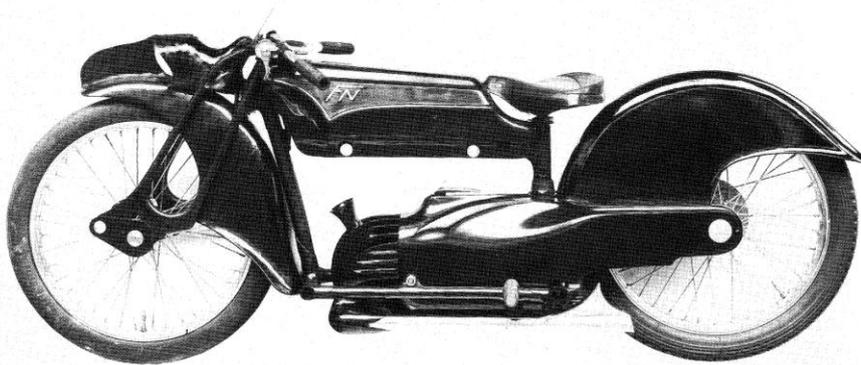




PB-PP  
BELGIE(N) - BELGIQUE



## Des motos sans lendemain



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

Octobre 2018



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

Informations générales sur le club                      **0470/856 145** [info@vmcb.org](mailto:info@vmcb.org)  
Informations sur les assurances et l'immatriculation   **0470/856 146** [assurances@vmcb.org](mailto:assurances@vmcb.org)

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

**Vice-Président**    Philippet Eddy  
**Trésorier**            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                      info@vmcb.org

#### **Administrateurs**

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

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

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

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

Leroy Philippe                      085 21 14 57  
Ronheville 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

Chers Amis,

*En cette fin septembre, le rythme des balades s'estompe peu à peu au profit des bourses d'échange. C'est l'occasion de jeter un œil dans nos rétroviseurs et de faire un premier bilan de la saison motocycliste de l'année. 2018 fût riche en organisations de tout types et pour tous les goûts. Outres les incontournables rendez-vous annuels (« Coup de Kick Val-Dieu », « Les petits cubes », « Liège-Nancy-Liège » et bien d'autres) figuraient également au calendrier « la balade Musée Gillet », l'exportation du « Renouveau » à la côte d'Opale, des expositions (IPES Seraing, Journées du patrimoine Liège) et enfin, plus récemment le jumelage avec le club français Sarthois.*

*Il est à noter malgré tout un petit bémol, leurs roadbooks n'ont pas toujours été des chefs d'œuvres, menant à d'inévitables jardinages, veuillez nous en excuser. Nous veillerons à améliorer ce point pour l'an prochain.*

*Mais l'année n'est pas encore terminée, il reste des organisations VMCB avec la « balade des vallées namuroises (07/10) », le car pour la bourse de Mannheim(13/10), et enfin le souper du VMCB (27/10) pour lequel il ne faut plus tarder à vous inscrire si vous désirez y participer.*

*Toutes ces références aux dates nous amènent déjà naturellement à l'élaboration du calendrier 2019. Si vous êtes organisateurs, ou que vous avez vent d'organisations pour motos et cyclomoteurs anciens, n'hésitez pas à nous fournir les dates afin de vous proposer un calendrier des activités des plus complet en début d'année prochaine.*

*Vous n'avez certainement pas manqué de remarquer que votre dernière revue vous fût envoyée sous enveloppe avec votre facture reprenant la cotisation club 2019. Permettez-moi, pour l'occasion, de rappeler aux éventuels distraits l'échéance (30 septembre) ainsi que de bien respecter la communication structurée comme indiqué, ce qui facilitera grandement le travail de notre trésorier, merci pour lui.*

*Sont venus nous rejoindre en ce mois de septembre, Mademoiselle Pascale Servais de Waremmes, Messieurs Morgan Kopeinig de Etalle, Stéphane Malevez de Furfooz à qui nous souhaitons la bienvenue en espérant les voir bientôt en balade.*

*Je terminerai ce billet en vous faisant part de l'enthousiasme et de l'intérêt portés par les visiteurs lors des journées du patrimoine au parc d'Avroy à Liège face au stand proposé par le club. Un panel impressionnant de motos d'avant ou de juste après guerre y était exposé avec également une présentation dynamique devant le public ravi ainsi qu'une petite balade de 80Km était au programme. Ce type de manifestation s'inscrit parfaitement dans le cadre du but social de l'asbl : « Encourager la sauvegarde et la préservation du patrimoine historique motocycliste et le faire connaître ». On ne voudrait dès lors pas s'en priver.*

*Attention, la prochaine réunion au musée aura lieu exceptionnellement le 4<sup>ème</sup> vendredi d'octobre (le 26) à 19h30. A bientôt,*

Lenaerts Eric,  
Président.

Chers membres assurés par le club auprès d'Ethias, votre facture d'assurances n'a pas été intégrée à celle du club comme d'habitude. En effet, à partir de cette fin d'année (Décembre 2018), vos factures d'assurances et cartes vertes vous seront envoyées par Ethias directement. La procédure pour l'octroi, la résiliation, le changement d'assurance reste identique, à savoir, passer par le club (via le questionnaire en ligne).

La prise en charge d'une partie de l'administration des assurances par la compagnie aura un coût qu'elle ne manquera de répercuter. Cependant, pour 2019, rien ne change au niveau des tarifs. Une nouvelle proposition de contrat nous sera envoyée durant l'année prochaine que je ne manquerai pas de partager avec vous. Il est fort à parier que la prime de la première moto restera identique, tandis que le tarif pour les motos supplémentaires se verra augmenter. Lorsque vous aurez toutes les cartes en main, à savoir, la proposition de nouveau contrat, il vous sera toujours loisible de ne pas y souscrire et de passer chez Marsh (ou ailleurs) en résiliant avant fin septembre (délais de 3 mois).

Lenaerts Eric,  
Président.

## Dans nos familles

Nous avons appris le décès de l'épouse de José Piron qui a été membre de nombreuses années et démissionnaire en 2016, voir avis en annexe.

Lors de la bourse de Wieze nous avons appris le décès de Frans Vangenechten, qui a été membre du club plusieurs années et qui tenait toujours un très grand stand dans les bourses avec son épouse et son fils.

Nous présentons nos condoléances aux deux familles ainsi qu'aux proches.

## La vie du club

Le 40ème Liège-Nancy-Liège s'est fort bien déroulé et je tiens à en remercier ici tous les acteurs : Yvette Bovy et Guido Nussbaum pour les traductions, le staff d'accueil, les participants pour leur bonne humeur, les contrôleurs de toutes sortes pour leur efficacité, les responsables du podium, les conducteurs des véhicules balais pour leur dévouement sans borne et celui du bus ancêtre, notre ouvreuse qui a effectué le parcours en solitaire, parfois talonné par d'ardents participants, Julien Brusten qui me soulage énormément dans la gestion des classements et l'intendance qui s'occupe des pains saucisses à l'arrivée à Liège.

Merci à vous tous pour les mercis et les cadeaux qui ont été remis à mon épouse et à moi-même en tant qu'organisateur à l'occasion de cet anniversaire.

A ce sujet, je ne voudrais cependant pas tirer toute la couverture à moi... Si j'assume la « Direction de Course » depuis 1988 et s'il est vrai que depuis une bonne dizaine d'années, j'assume seul l'ensemble des tâches liées à l'organisation, il n'en a pas toujours été ainsi. Pendant de nombreuses années, par exemple, l'itinéraire était réalisé par André Lanotte et Jean-Pierre Beaufays et la responsabilité des contrôles était assurée par Christian Fautré.

Ceux qui désireraient acheter le livre réalisé à l'occasion de la 40ème édition, doivent prendre contact avec Ann Vandermersch, secrétaire du VMCB [info@vmcb.org](mailto:info@vmcb.org), soit [annvandermersch@hotmail.com](mailto:annvandermersch@hotmail.com) ou par téléphone au 0470 85 61 45 et ce avant le 15 octobre.

Tout comme beaucoup d'entre vous, j'ai été assez déçu de la qualité et du service du repas du soir à l'hôtel et j'ai fait part de mes remarques à ce sujet à la nouvelle direction de l'hôtel.

En reprenant pour le samedi l'itinéraire de 1981, qui pour la première fois partait de Liège, j'avais peur que vous ne le trouviez un peu monotone du fait de longs tronçons assez rectilignes, sans changements de directions, mais vous l'avez bien apprécié.

Il en était tout autrement de l'itinéraire du dimanche, complètement différent de 1981. Même s'il reprenait des parties connues par les habitués de l'épreuve, il a demandé beaucoup de recherches notamment au Grand-Duché de Luxembourg. Mais là aussi, vous vous êtes régalez.

Beaucoup de pannes qui ont amené l'un des camions à revenir directement à Liège le dimanche matin pour décharger sa précieuse cargaison et venir nous rejoindre à la halte de midi pour se nourrir des quelques malchanceux de l'après-midi...  
Je me permets de demander à ces infortunés pilotes de me communiquer brièvement la cause de leur abandon. Merci d'avance.

Lors des formalités d'inscription, vous avez reçu votre palmarès des 40 premières éditions. Je vous demande de le vérifier et s'il ne correspond pas à la réalité de bien vouloir me communiquer les renseignements manquants et à tout le moins l'année concernée afin que je puisse apporter les corrections dans le fichier archive.

A l'arrivée à Liège, nous avons trouvé une lampe de poche dans le camion bagage. J'attends que son propriétaire se manifeste.

Que dois-je faire de ce bidon jaune rempli d'huile « marque Helix, emballé dans un sachet, Voordeel,TAS, Vomar, voordeelmarkt » trouvé le soir à côté du podium ?

Et pour conclure, oui, il y aura une 41ème édition, qui est déjà en chantier.

A bientôt, les 17 et 18 août 2019.  
Bernadette et Henri

## **Bon anniversaire (bis)**

*Louis Varetto*

Cette année, nous avons fêté le 39<sup>e</sup> anniversaire du Liège-Nancy-Liège. Pourquoi ce 39<sup>e</sup> anniversaire était-il spécial ? Parce que c'était la **40<sup>e</sup> édition**, comme l'a rappelé notre ami Jean-Pierre Beaufays il y a peu. (Pour récapituler, organisé pour la première fois en 1979, le 1<sup>er</sup> anniversaire du LNL a eu lieu en 1980. Ajoutez le nombre 38 à 1<sup>er</sup> et à 1980 et vous obtenez 39<sup>e</sup> et 2018. En 2018, c'était donc bien le 39<sup>e</sup> anniversaire).

L'année prochaine, en 2019, on pourra de nouveau fêter le LNL car ce sera son **40<sup>e</sup> anniversaire**.

Pratique, n'est-ce pas ?

Cela s'est produit assez récemment lors du fameux passage à l'an 2000, avec le redoutable bug de l'an 2000 qui devait provoquer une panne générale de tous les ordinateurs de la planète, ce qui ne s'est pas du tout produit, une désinformation de plus comme le fut en 2003 l'existence des armes de destruction massive de l'Irak de Saddam Hussein.

Il n'empêche que l'on a fêté l'an 2000 à minuit le 31 décembre 1999. Je m'en souviens bien.

Ce que beaucoup ont cru, c'est que l'on fêtait aussi l'aube du troisième millénaire, le début du 21<sup>e</sup> siècle. Cela est faux.

Jean-Pierre Beaufays nous dit que "le tout est évidemment de savoir si la première année de l'ère chrétienne est l'an 0 ou l'an 1. Dans le premier cas, le 21<sup>e</sup> siècle a débuté en 2000 et en 2001 dans le cas contraire".

La réponse est qu'une année 0 n'existe pas. Jésus est né à un instant donné. A partir de là, il a commencé à vivre sa première année, qui est l'an 1 de notre ère. La première dizaine d'années de notre ère a duré 10 ans (de l'instant 0 à la fin de l'an 10), le premier siècle a duré 100 ans, le premier millénaire 1000 ans, etc. Le troisième millénaire n'a commencé qu'à la fin du deuxième millénaire, c'est-à-dire juste à la fin de l'an 2000, quand a commencé l'an 2001.

Si vous aviez décidé de vous enfilez des bières pour fêter le 40<sup>e</sup> Nancy, vous n'auriez entamé votre deuxième dizaine de bières qu'après en avoir éclusé 10, et donc la deuxième dizaine ne commence qu'à la bière 11, n'est-ce pas ?

Zéro est un instant, un point sans dimension. Si Eddy, au bar du Musée, veut vous facturer la bière 0, c'est une pure arnaque, même s'il peut vous facturer un coca zéro si vous en avez bu un !!

Vivement le 40<sup>ème</sup> anniversaire du LNL, l'année prochaine ! Michel Bovy aura-t-il de nouveau le numéro 40 pour fêter le 40<sup>ème</sup> anniversaire, ou bien revêtira-t-il le dossard 41 pour fêter sa 41<sup>ème</sup> participation ? Suspense !

## **Le BBQ du VMCB.**

*JP Vanséveren*

Comme chaque année, le VMCB organisa le troisième vendredi d'août le traditionnel BBQ au Musée des transports de Liège.

Nous étions nombreux et Éric Lenaerts Président et organisateur eu fort à faire entouré de ses parents et de Pascale.

Un menu extra bien apprécié.

Et cette activité se complète par la balade semi- nocturne. C'était prévu, la température allait chuter de - 10 à -12 degré suite à une langue d'air nordique venue lécher notre pays.

Un contraste saisissant après l'été exceptionnel de cette année.

Fini le teeshirt, nous avons enfilé les polaires et nous avons suivi le guide Jean-Pierre Beaufays qui nous avait concocté un circuit qu'il connaît par cœur dans sa région.

Un circuit d'environ 90 km avec arrêt graissage à Bomal. Les cafés et boissons chaudes pour certains et d'autres dégustèrent de fortes bières afin de se réchauffer.

René Lenaerts après avoir rangé le matériel ne se reposa guère car il assura avec sa bonne humeur habituelle le véhicule balai.

Merci à lui.

Aucun participant ne tomba en panne et vers minuit la balade s'acheva au Musée.

La pluie menaçait mais le ciel resta calme.

C'est toujours impressionnant de découvrir les paysages nocturnes, on ne reconnaît rien. Et les distances semblent augmenter à fur et à mesure que l'obscurité s'épaissit.

Rendez-vous l'année prochaine en espérant une nuit de canicule!

## Les bougies

*Louis Varetto*

Pour des raisons de coût, la revue est imprimée en noir et blanc. Si vous souhaitez voir les tableaux et schémas en couleur, je vous invite à aller voir la revue sur le site du VMCB. *Roland Mignolet*

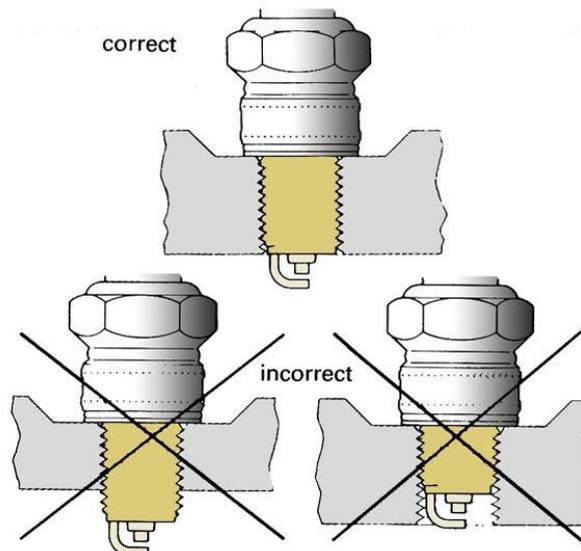
A la demande générale de quelques-uns, voici un article sur les bougies d'allumage qui équipent nos motos anciennes. Comme son nom l'indique, la bougie d'allumage sert à allumer, à enflammer le mélange essence/air provenant du système d'alimentation (carburateur sur nos motos). La combustion de l'essence conduit à la formation de CO<sub>2</sub> et H<sub>2</sub>O gazeux et bien sûr à un important dégagement de chaleur. Cette chaleur sera évacuée de diverses façons (gaz d'échappement, ailettes de la culasse, du cylindre, etc.), mais aussi via la bougie. Nous verrons qu'une propriété importante de la bougie est son indice thermique. Celui-ci reflète la capacité de la bougie à absorber et à dissiper la chaleur émise par la combustion.

### 1. Diamètre du filetage : bougies de 18 mm et 14 mm

Les moteurs d'avant-guerre étaient souvent équipés de grosses bougies de 18 mm (diamètre de la partie filetée), par exemple Scott 1928, Gillet TDM de 1930, FN M67 de 1933, etc., tandis que ceux d'après-guerre furent équipés de bougies de 14 mm, par exemple BSA A10 1954, Sarolea Regina 1953, BMW R60/7 1977, etc. Plus tard, le diamètre passa à 12 et à 10 mm, la diminution du diamètre permettant de gagner de la place pour les soupapes dans des chambres de combustion de plus en plus compactes et encombrées.

### 2. Longueur du filetage : bougies de 1/2 pouce et 3/4 de pouce

Nous ne parlerons que des longueurs les plus rencontrées. Les bougies de 18 mm ont un culot (partie filetée) de longueur égale à 1/2 pouce (12,7 mm), par exemple NGK A6 ou Champion D16 tandis que celles de 14 mm ont soit un culot court de 1/2 pouce (12,7 mm), par exemple NGK B6HS ou Bosch W145T1 soit un long culot de 3/4 de pouce (19,0 mm), par exemple NGK B6ES ou Bosch W145T2. L'important est que la bougie soit de la bonne longueur en fonction de la culasse (figure) .



Une bougie NGK B6ES placée sur un moteur prévu pour les bougies à culot de 1/2 pouce conduirait à la situation en bas à gauche de la figure avec notamment une possibilité de rencontre malencontreuse de la bougie avec le piston ! De même, un culot trop court comme dans la situation en bas à droite de la figure aurait comme conséquence que l'étincelle se ferait au mauvais endroit.

### 3. Adaptateur 18 mm $\Rightarrow$ 14 mm

On trouve, dans les bourses ou sur de nombreux sites internet (par exemple [www.gsparkplug.com](http://www.gsparkplug.com)), des adaptateurs qui permettent de mettre des bougies de 14 mm faciles à trouver et bon marché, sur des moteurs prévus pour des bougies de 18 mm plus rares et plus chères. Mais

attention, la partie hexagonale de l'adaptateur dépasse de la culasse vers l'extérieur, ce qui signifie qu'il faut passer à une bougie plus longue, ainsi d'une bougie de 18 mm (culot 12,7 mm) à une de 14 mm (culot 19 mm), les 6,3 mm de différence compensant l'épaisseur de la partie hexagonale de l'adaptateur (figure).

En serrant convenablement l'adaptateur dans la culasse et en prenant soin de garnir le filet de la bougie d'un peu de graisse au cuivre on évite que l'adaptateur vienne avec la bougie quand on la dévisse. Je l'ai fait sur plusieurs motos et cela ne pose pas de problème. L'idéal est quand même si possible de vérifier la bougie en place en observant le culot du côté intérieur de la culasse.

Par exemple pour ma Scott la bougie recommandée vers 1930 était la Champion 7. Après quelques recherches je trouve que l'équivalent moderne est la Champion D16 ou D14, bougies de 18 mm (culot de 12,7 mm). En NGK, selon un tableau d'équivalence, cela donne une bougie AB6, donc d'indice thermique est 6. En 14 mm culot de 19 mm cela donne NGK B6ES. Comme j'ai ajouté un petit joint en cuivre entre l'adaptateur et la culasse (étanchéité) j'ai opté pour des bougies NGK BP6ES, le "P" indiquant une électrode proéminente qui compense l'épaisseur du joint. Cela fonctionne parfaitement.

### 4. Clés à bougies



En plus du diamètre (18 ou 14 mm) et de la longueur de la partie filetée (courte 1/2" ou longue 3/4") les bougies diffèrent par la taille de la partie hexagonale sur laquelle vient se placer la clé à bougies.

En restant dans la gamme des bougies de 14 et de 18 mm, on trouve 3 variantes.  
Bougies de 14 mm : clé de 13/16" (20,8 mm), exemple NGK B9HS. Donc ici, pas de problème, la même clé pour toutes les bougies de 14 mm.

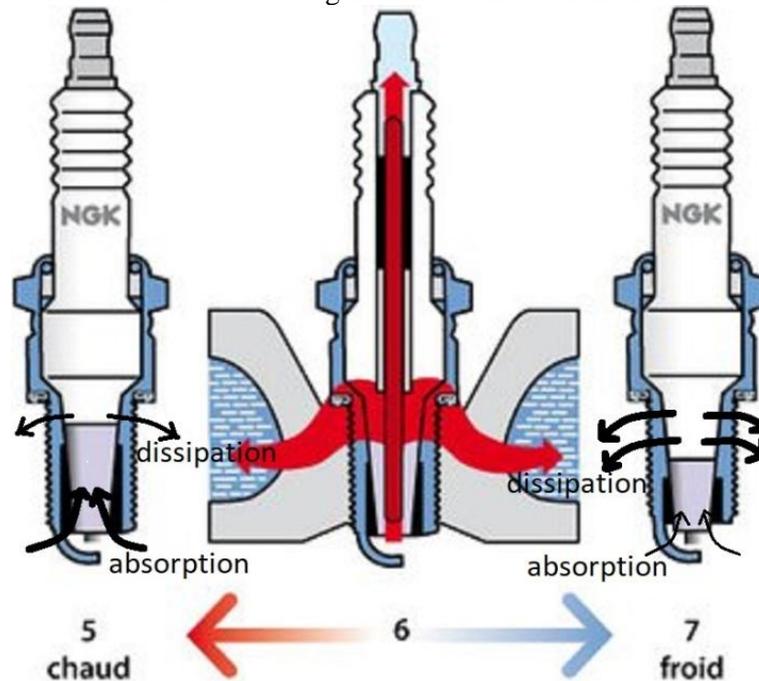
Bougies de 18 mm : clé de 13/16" (20,8 mm), exemple NGK AB6 ; clé de 7/8" (22,2 mm), exemple Champion D14 et clé de 1" (25,4 mm), exemple NGK A6. Pour ces grosses bougies, trois types de clé, une raison supplémentaire pour passer de 18 à 14 mm avec un adaptateur.

Dans la figure, à gauche une bougie de 14 mm clé de 13/16", au centre bougie de 18 mm clé de 7/8" et à droite bougie de 18 mm clé de 1".

#### 4. Bougies chaudes et froides

Une caractéristique importante d'une bougie est son indice thermique, c'est-à-dire sa capacité à absorber la chaleur émise par les gaz chauds et à dissiper cette chaleur vers l'extérieur et surtout vers la culasse dans laquelle elle est vissée.

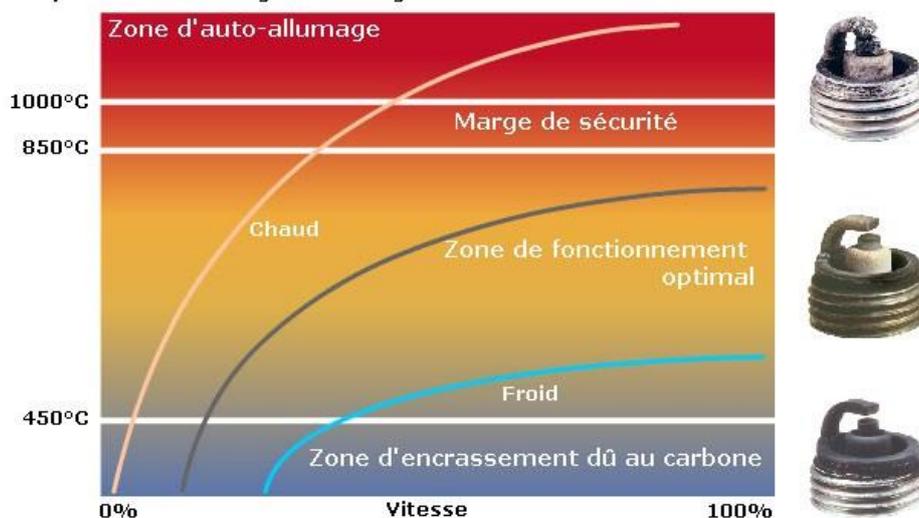
On peut voir sur la figure que la différence entre une bougie froide (à droite) et une bougie chaude est la longueur du bec isolant en contact avec les gaz chauds dans la chambre de combustion.



Pour une bougie *chaude*, la surface de l'isolant en contact avec les gaz chauds est grande (en gris clair, tout près de l'électrode) et la bougie absorbera beaucoup de chaleur (absorption). Par contre, la partie de l'isolant en contact avec la culasse (en blanc) est relativement faible et la bougie dissipera relativement peu de chaleur (dissipation) vers la culasse (qui est toujours plus froide, environ 200° contre 450 à 850° pour la partie intérieure de la bougie). Sa température sera donc relativement élevée, raison pour laquelle on l'appellera bougie chaude. C'est l'inverse pour la bougie *froide* qui va absorber peu de chaleur et en dissipera beaucoup, raison pour laquelle on l'appellera bougie froide.

Comme le montre la figure suivante, la température de la bougie augmente avec l'effort demandé au moteur (de 0% à 100%) mais la courbe est différente en fonction de l'indice thermique de la bougie.

### Température de la bougie d'allumage



Si une bougie est bien adaptée (courbe du milieu), sa température restera dans la zone de fonctionnement optimal à partir d'une vitesse disons de 15 % jusqu'à 100 % selon la figure. Pour une bougie trop chaude (courbe supérieure) la température atteindra 1000° à environ mi-régime, avec plusieurs conséquences fâcheuses (ratés, dégâts au piston ...). Pour une bougie trop froide (courbe inférieure), la température n'atteindra sa zone de fonctionnement optimal qu'aux environs de 40%, avec encrassement de la bougie aux allures faibles.

C'est ce qui m'est arrivé au Liège-Nancy-Liège la première fois avec ma Monet & Goyon de 1930 à moteur Villiers. Je suis parti avec une bougie NGK B7HS sans problème. A la fin du premier tronçon chronométré à 36 km/h la moto a cafouillé puis s'est carrément arrêtée. J'ai changé la bougie et je suis reparti. Rebelote au deuxième contrôle et là j'ai mis une bougie plus chaude NGK B6HS, avec succès puisque la suite s'est déroulée sans que ce problème n'arrive à nouveau. Ma bougie trop froide s'encrassait dans les zones escarrot à 36 km/h.

L'indice thermique à utiliser dépend évidemment du type de moteur. Pour une Kawasaki 500 3 cylindres qui tire 60 ch, la bougie conseillée est une NGK B9HS (très froide), par contre une BSA M20 culasse alu de 13 ch sera contente avec une bougie NGK B5ES (très chaude).

La traduction de l'indice thermique par un chiffre ou un nombre a été introduit, si je ne m'abuse, par la firme Bosch (une table de conversion ci-dessous).

### WÄRMWERTE IM VERGLEICH

Hersteller	warm										kalt		
<b>BERU</b>	12	10	8	7	6	5	4	3	2	-	-	-	-
<b>BERU</b>	-	-	-	55	57	59	-	-	-	-	-	-	-
<b>BOSCH alt</b>	50	100	150	175	200	225	250	300	350	-	-	-	-
<b>BOSCH</b>	12	10	8	7	6	5	4	3	2	-	-	-	-
<b>BRISK</b>	-	-	18	16	14	12	10	08	-	-	-	-	-
<b>CHAMPION</b>	12	11	10	9	7	6	4	59	55	54	53	-	-
<b>G. LODGE</b>	-	-	-	HL	2HL	25HL	-	-	-	-	-	-	-
<b>DENSO</b>	9	14	16	-	20	22	24	27	31	32	34	-	-
<b>NGK</b>	2	4	5	-	6	7	8	9	10	10,5	11	-	-
<b>SILENT HEKTIK</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	(c)	1995	-	-	2006

Dans la troisième ligne du tableau (Bosch alt) nous avons les indices Bosch anciens, de 50 à 350 ; plus l'indice est élevé, plus la bougie est froide (kalt en allemand), comme chez NGK. Par contre, pour les indices Bosch actuels, comme pour Champion, c'est l'inverse. Par exemple, si votre manuel indique une bougie Bosch W225T1, l'équivalent actuel est Bosch W5A ou NGK B7HS. On trouve sur internet de nombreux tableaux de conversion. Ou alors, sur le site [www.gsparkplug.com](http://www.gsparkplug.com) vous introduisez le type de bougie que vous recherchez et vous aurez les bougies équivalentes dans les autres marques (très pratique).

### 5. Ecartement des électrodes

Magnétos : environ 0,4 mm (0,015"). Batterie bobine : environ 0,6 mm (0,025")

Attention, si on monte une bougie neuve sur un moteur équipé d'une magnéto, ne pas oublier de diminuer l'écartement des électrodes car dans leur boîte celui-ci est de 0,025" (je viens d'aller vérifier dans mon garage sur une bougie NGK et une Bosch).

#### 6. Couple de serrage

Bougies de 14 mm : culasse alu 25-30 N.m ; culasse fonte 25-35 N.m.

#### 7. Bougies à résistance incorporée

Il ne serait pas trop conseillé d'utiliser sur nos vieilles des bougies comportant une résistance, par exemple NGK **BR6HS**, le "R" voulant dire "résistance", celle-ci pouvant diminuer l'efficacité de l'étincelle ; et puis qui entend encore passer les motos dans son poste de radio aujourd'hui ?

#### 8. Perlage

Le perlage est l'apparition d'une petite concrétion métallique qui se forme entre les électrodes de la bougie, ce qui conduit à un court-circuit et arrêt immédiat. Certaines motos, comme les Peugeot 2T 125 cc des années 50 étaient qualifiées de "perleuses". Avec les huiles et les bougies actuelles, ce problème serait pratiquement résolu.

#### 9. Bougie noyée

Il arrive fréquemment que la moto ne démarre pas, et qu'après avoir démonté la bougie, celle-ci soit noyée, c'est à dire seulement mouillée et momentanément hors d'état de fonctionner. Dans ce cas, un petit coup de séchage et la bougie redevient fonctionnelle. Mais il arrive que la bougie soit en court-circuit entre l'isolant et le culot à cause d'un arc électrique qui a fait son chemin à un mauvais endroit suite à l'excès de carburant et y a déposé du carbone qui est conducteur. Dans ce cas, le séchage ne peut rien y faire et la bougie est claquée, à moins éventuellement d'utiliser un nettoyeur de bougies à aiguilles ou une sableuse de bougies mais au prix où sont les bougies aujourd'hui ... De toute façon une précaution élémentaire est d'emporter dans sa trousse à outils une bougie neuve de la bonne taille, du bon indice thermique, avec le bon écartement ainsi qu'une clé à bougies !

Il faut aussi signaler que le fait de donner une étincelle à l'air libre, par exemple en kickant avec la bougie posée sur la culasse, n'est pas une garantie absolue que l'étincelle se fasse de manière satisfaisante dans le moteur, les conditions étant différentes, notamment la pression. Je me souviens de quelqu'un qui s'arrachait les cheveux devant sa moto en panne dont la bougie faisait des étincelles et qui semblait bien recevoir de l'essence. Notre ami Francis Fiévet lui a alors conseillé de changer quand-même de bougie et ... c'est reparti comme en 40 (la moto datait de 39).

#### 10. Filetage foiré

A force de démontage-remontage il arrive que le filet dans la culasse soit abîmé. Pour paraphraser Marc Dufour dans *Le Motocycliste* (n°96 p.30), "Le cas de bougies ayant sauté comme un bouchon de champagne et passé à travers le fond du réservoir figure en bon rang parmi les histoires des motocyclistes d'autrefois". Une solution assez simple est de placer ou de faire placer un filet rapporté M14 x 125 (pour les bougies de 14 mm) de type "Hélicoil".

#### 11. Lire la bougie

Je citerai de nouveau Marc Dufour. "Lorsque la carburation est parfaite, on peut encore se fier à la coloration que prend à la longue l'isolant en contact avec la flamme : noir légèrement graisseux égale trop froid. Sec et blanchâtre, plus électrodes rongées, indique trop chaud. Hélas : une carburation aléatoire fausse tout. Et il faut une grosse habitude pour distinguer la cause d'une coloration défectueuse".

A ce sujet, je ne peux que vous conseiller le livre *MOTO Optimiser les performances du moteur*, François-Arsène Jolivet, éd. ETAI, 2011 qui contient un chapitre sur la lecture des bougies avec de belles photos en couleurs, ou encore l'article du même auteur *La bougie reflète les réglages* dans *La Vie de la Moto*, n°589.

Voilà, me semble-t-il, une bonne partie de ce qui est utile de savoir sur les bougies, et pour ne pas être interminable, je vais m'arrêter ici, même s'il reste beaucoup à dire sur ces accessoires, comme par exemple l'explication de tous les chiffres et lettres qui constituent une appellation comme NGK BPRES-11, mais toutes ces infos complémentaires sont à la portée de quelques clics de souris sur internet.

Que l'étincelle soit avec vous !

## **Réaction de Heinz Rövenich sur le billet de septembre**

Voici une anecdote vraie, suite à l'article "Rabotages" de Jean- Pierre Beaufays.

Pendant mes années de professeur, j'avais le plaisir de préparer mes élèves face aux dangers de la rue comme rouler à bicyclette. Cela commençait par les influencer au port du casque vélo, vu le danger de frapper sa tête contre le bord d'un trottoir, par exemple. Pour rester toujours au top, je participais régulièrement aux stages avec des collègues d'autres instituts. La dernière fois, arrivé au point cité en haut, on nous invitait à convaincre les enfants du port d'un tel casque, malgré la peur qu'ils gâchent leur coiffure, et de passer devant eux comme exemple d'adulte idéal.

Vers le fin du sermon du délégué, un voisin de table se penche vers moi et me murmure dans l'oreille : "Moi, je ne porte plus jamais de casque vélo, car j'ai fait déjà deux fois une chute, et chaque fois le casque était cassé. Cela est trop couteux!"

Et ce n'était pas une blague.

## **Souper de fin de saison, le 27 octobre.**

**Un nombre minimum de participants est requis, sans quoi le souper n'aura pas lieu. Ne tardez donc plus à vous inscrire.**

Le souper sera organisé à « La Ferme de Hepsée » à 4537 Verlaine.

Nous vous proposerons un système d'aubettes qui se compose comme suit :

Une aubette espagnole, une aubette Italienne, une aubette Terroir, une aubette Grill cinq viandes, suivi d'un dessert. (Vous pourrez déguster les spécialités de chaque aubette)

**Le tout pour 48€ par personne, forfait boissons inclus.**

**Païement = réservation : avant le 10 octobre.**

**N° de compte BE16 0015 8114 6274**

**Communication : 276/9000/21897**

Infos : 0470/ 856.145 ou [info@vmcb.org](mailto:info@vmcb.org)



**L' article du mois**

## **Les motos sans lendemain.**

*Jean- Pierre Beaufays*

Première partie.

Dans tous les pays et depuis que la motocyclette eut été inventée, il se trouva des constructeurs désirant se démarquer de leurs confrères en proposant des engins anti conventionnels que ce soit par la conception de leur mécanique que par celle de leur partie cycle.

Ils avaient généralement tous en commun la conviction que leur invention allait révolutionner le monde de la motocyclette et s'imposerait face à ses nombreux concurrents.

Malheureusement, ces tentatives furent souvent, à raison ou à tort, vouées à l'échec, restant au stade de prototype et constituèrent un véritable 'flop' pour leur génial (ou pas) concepteur.

Les petits constructeurs ne furent d'ailleurs pas les seuls à subir ces échecs.

Certaines grandes marques imaginèrent également des modèles qui se révélèrent être de superbes ratages.

Nous nous sommes amusés à passer brièvement quelque cas en revue.

## **En Belgique**

### **Spring**

Herman Spring, de Tilff, exposa son premier prototype au salon de Bruxelles qui se tenait au Palais d'Egmont en février 1920.

Ce devait selon lui être 'La solution définitive à la motocyclette'.

Le moteur était un bicylindre en V face à la route tournant dans le sens longitudinal et reprenant successivement dans un même carter moteur la distribution, l'embellage, l'embrayage, un système d'amortisseur de transmission et la boîte de vitesses munie d'un renvoi d'angle afin d'utiliser une transmission par chaîne.

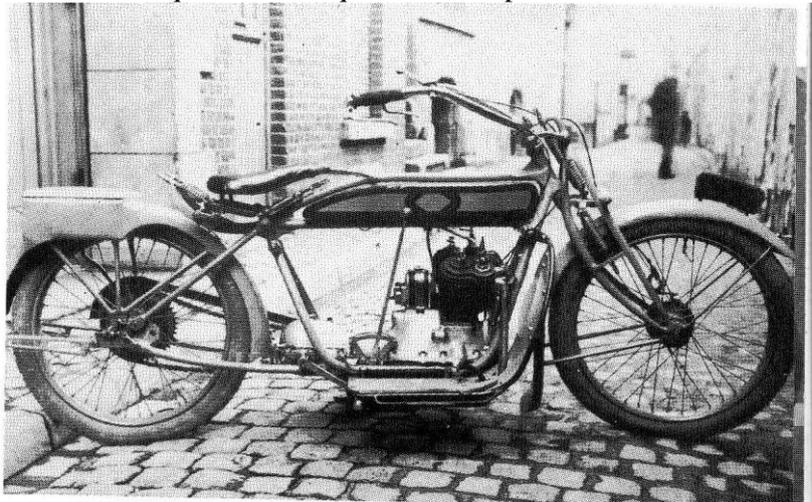
Le moteur était proposé en 500, 750, et 1000 cc, ce dernier avec une marche arrière en option.

A part la magnéto, tout dans cette moto était de fabrication 'maison' y compris le carburateur.

Dans son dépliant publicitaire, Spring indiquait que sa selle brevetée était tellement confortable que nul n'était besoin d'une suspension arrière.

Et pourtant, dès 1921, les quelques motos qu'il commercialisa étaient équipées d'une telle suspension, également brevetée, exercée par un ensemble de ressorts disposés sous la selle.....

Peu performante et excessivement fragile, surtout en raison de la mauvaise qualité des métaux utilisés pour la mécanique, cette marque ne connut pas de lendemain. Du moins dans la construction de motos.



### **Gonthier**

En étroite collaboration avec le précédent (Spring), Henri Gonthier, de Streupas, présenta au même salon de 1920 une moto à la partie cycle quasiment identique mais équipée d'un moteur à 4 cylindres semi culbutés de 6 hp et 748 cc.

La boîte comportait 7 rapports et la transmission se faisait par chaîne.

Contrairement à la Spring, cette moto ne dépassa pas le stade de prototype et ne fut jamais commercialisée.

Par la suite, Gonthier construisit dans cette même usine qui abrita par la suite les Presses Raskin, une moto plus conventionnelle, la Cita, qui recueillit un certain succès.

### Laguesse

Ingénieur chez Gillet, Fernand Laguesse conçut en 1926 un moteur 2 temps monocylindre à 2 pistons opposés.

Deux versions virent le jour, l'une à refroidissement par air et l'autre par liquide.

Après son départ de chez Gillet en 1927, il développa pour son propre compte sous la marque Lamoco, une moto au moteur basé sur le même principe mais équipé cette fois de deux cylindres, chacun à double piston.

Après la construction d'un ou deux exemplaires en 1929, le brevet fut vendu à NSU chez qui également le projet resta au stade de prototype.



### Piatti

En 1952, les établissements D'ieteren Frères, importateurs des automobiles Studebaker et Volkswagen, achetèrent la licence d'un scooter conçu par l'ingénieur italien Piatti.

Le moteur 2 temps de 125 cc développant 4,6 cv était inclus dans une coque longitudinale recouvrant les deux roues.

Suspension arrière et transmission par chaîne.

De dimension fort réduite, ces engins ressemblaient plutôt à des motos de carrousel.

Le moteur péchait par un manque de refroidissement et les quelques exemplaires produits étaient quasiment inutilisables tant la mécanique chauffait.

Presque tous ces scooters restèrent invendus.

Le stock fut récupéré il y a une trentaine d'années et rentra dans le milieu de la collection où il n'est pas rare de découvrir l'un ou l'autre de ces petits scooters affichant un kilométrage pratiquement nul.



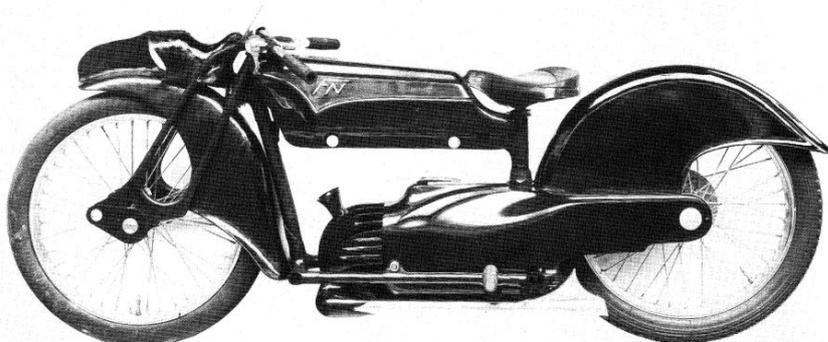
### **FN 'Bécassine'**

Cette moto n'était pas une cousine de la grande marque belge mais fut bien conçue en 1930 dans ses ateliers du Pré Madame par l'ingénieur Dougal Marchant.

D'aspect très futuriste et dotée d'un carénage enveloppant, elle était mue par un monocylindre horizontal de 500 cc à simple arbre à cames en tête.

Boîte de vitesses à 4 rapports et transmission par cardan. Fourche avant à balancier.

Le prototype de ce qui aurait pu être une machine révolutionnaire ne fut jamais entièrement terminé mais quelques essais pourtant prometteurs furent néanmoins effectués.



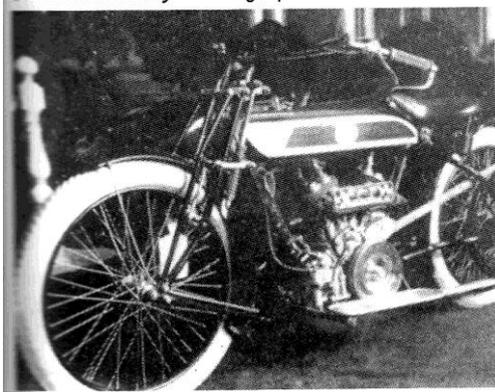
### **Gillet bicylindre 1920**

A ce même salon de 1920 dont question plus haut, à côté de sa première mais non sa moindre moto 2 temps à transmission par courroie, Gillet exposait une machine équipée d'un curieux bloc moteur bicylindre en V à transmission par courroie.

D'après ce qu'on peut voir sur la seule photo connue et parue à l'époque dans 'Englebert Magazine', ce moteur disposait d'un grand volant extérieur à gauche, curieusement disposé du côté de la distribution. La courroie de transmission se trouvait également de ce côté.

Fabrication 'maison' ou mécanique empruntée à un autre constructeur ?

Si oui, lequel ? La question est posée.



### En France

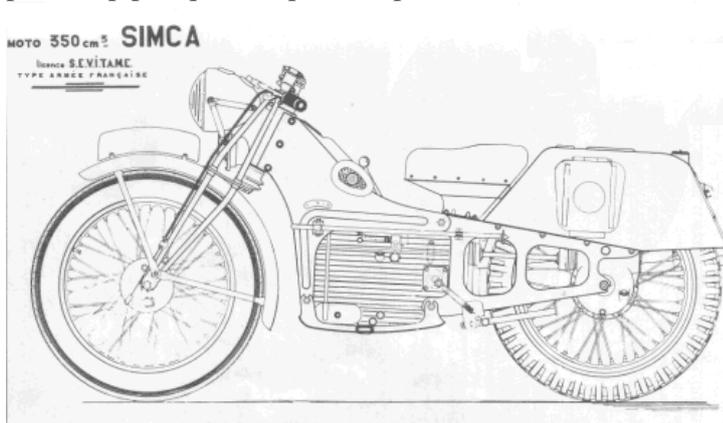
**Sevitame** (Société d'études des véhicules issus de la technique automobile moderne et Économique)

Cette moto, destinée à équiper l'armée française, fut conçue en 1939 par l'ingénieur Marcel Violet. Elle était produite par le constructeur automobile Simca mais seuls quelques exemplaires furent fabriqués.

Le moteur, un bicylindre deux temps est refroidi par huit litres d'huile et disposé la tête en bas. L'alimentation est confiée à un boisseau rotatif surmonté d'un carburateur surélevé derrière le guidon. La boîte commandée par un court levier entre les jambes du pilote comporte quatre rapports dont une vitesse treuil.

La transmission s'effectue par arbre et vis sans fin à laquelle peut se rajouter en bout, une hélice qui permet alors d'utiliser la moto comme un moteur de hors-bord pour les barges de débarquement. Les freins sont étanches à commande co-axiale au moyeu pour l'arrière. La suspension avant est assurée par une colonne de direction télescopique qui s'appuie sur des ressorts à lames. Le démarrage s'effectue par kick manivelle et le réservoir d'essence qui englobe la roue arrière comprend deux petits coffres pour les outils et la batterie.

Pour une maintenance aisée il n'est fait appel qu'à trois tailles de boulonnerie. Guidons à bracelets se déboîtent en un instant, les repose-pieds se replient et il suffit d'ôter quatre broches pour que le moteur parallélépipédique se sépare des parties avant et arrière du cadre en tôle emboutie.



### En Allemagne

#### Killinger & Freund

Dans un précédent article, nous avons parlé de la Mégola à moteur disposé dans la roue avant. La K & F était en quelque sorte une version plus moderne de cette moto.

Conçue en 1935 par 5 ingénieurs Munichois, elle en conservait la disposition de la mécanique et la cylindrée de 600 cc.

Moteur à 3 cylindres 2 temps disposé dans la roue avant.

Entièrement carénée et munie d'une suspension très efficace, sa production fut, comme celle de la Sévissime évoquée plus haut, interrompue par la guerre et elle ne fut fabriquée qu'à quelques exemplaires dont un seul a survécu.



A suivre.

## illet d'humeur

*Jean-Pierre Beaufays*

Super week-end la semaine passée à la côte d'Opale.

Très beaux parcours et dépaysement garanti. Avec la météo de notre côté.

Encore merci aux Gentils Organisateurs.

Reste, comme le soulignait très justement MK, qu'un tel déplacement représente beaucoup de kilomètres en voiture pour assez peu à moto.

Dans ce cas-ci environ 650 contre 273,3.

Pour ma part, 2 ou 3 jours de plus de balade auraient été très appréciés.

Il faut bien constater qu'en matière de durée et de kilométrage, il est très malaisé de trouver la formule idéale d'autant qu'elle varie suivant les goûts et les disponibilités de chacun.

Ma préférence en grandes balades va vers une organisation durant entre 5 et 7 jours avec un maximum de 200 kilomètres par jour.

Et je ne pense pas être le seul dans ce cas.

Malheureusement, force est de constater que le Tour de Provence (et les Drailles) sont, à ma connaissance, les seuls à nous le proposer.

Mais, mon tempérament pour le moins indocile fait que j'y suis désormais 'persona non grata'.

J'ai beau rechercher sur le net et ailleurs, les balades à moins de 1000 kilomètres de chez nous ne se déroulent jamais sur plus de 3 jours.

Au-delà, on passe directement aux organisations 'marthoniennes' comme le Tour de France des Grand-Mères qui dure 3 semaines ou chez nous ce qu'il est convenu d'appeler 'La grande aventure'.

En ce qui concerne cette dernière, le choix d'une destination fort éloignée impose évidemment un nombre important de kilomètres à parcourir quotidiennement.

Démarrer tôt, arriver tard, la nuit souvent passée à 'mécaniquer', laissent peu de place à un nécessaire sommeil réparateur.

Mes 8 heures de ronflements quotidiens nécessaires pour m'éviter de m'endormir en selle ne sont pas du tout compatibles avec cette organisation.

Selon mes critères, le rallye idéal propose de démarrer chaque jour entre 9 et 10 heures, et d'arriver à l'étape sans s'énerver vers 17 heures, laissant le temps de prendre sa douche, l'apéro avec les copains, le repas du soir assis autour d'une bonne table et dodo à une heure raisonnable.

Et peut-être même d'assurer quelque maintenance à sa monture quand le besoin s'en fait malheureusement sentir.

Tout ceci cependant dans le cadre d'une organisation en tout point complète et précise.

Le style 'Voilà un logement, des tracés et tire ton plan' n'est pas pour moi.

Et, comme d'habitude, un petit 'coup de gueule'.

Ceux qui sont récemment passés, que ce soit dans le cadre de Liège-Nancy-Liège, de la Nocturne ou en toute autre occasion sur la nationale à la sortie d'Angleur en direction de Tilff auront remarqué les chicanes intelligemment installées à la sortie de cette première localité.

Des rétrécissements presque en face l'un de l'autre et sans indication de priorité.

Les véhicules se retrouvent nécessairement face à face et passent à l'influence.

On n'a encore rien inventé de mieux pour provoquer des collisions frontales.

Et à côté de ça, on vous gratifie d'un chiant feu tricolore générateur de bouchons au moindre petit trou creusé au bord de la chaussée. Et persistant parfois même pendant plusieurs jours après que ce trou eût été rebouché.

Allez y comprendre quelque chose.

Sauf bien entendu une ouverture de parapluie de la part des assurances.

Déjà plus que 2 balades VMCB.

Toutes deux 'pré 81' à en croire notre site. C'est l'évolution....

Profitez-en nombreux.

## nformations

La réunion d'octobre au musée des transports  
aura lieu le 4<sup>ème</sup> vendredi, soit le 26 octobre.

## Offre d'achat groupé : pince Knipex 150mm et/ou 180mm



Particularités - Pince et clé de serrage en un seul outil - Mâchoires de préhension parallèles et lisses - Équipé d'un bouton-poussoir - Multiplication par 10 de la puissance - Forme spéciale des mâchoires de préhension Avantages - Multifonction - Travail confortable - Réglage facile - Grande force de serrage - Serrage rapide grâce au système de cliquet Domaine d'application - Convient particulièrement à la préhension, le blocage, le pressage et le pliage de pièces, mais également à la fixation d'armatures réparties sur la surface Caractéristiques - Bloque en continu tous les écrous jusqu'à 60 mm, métriques et impériaux - Charnière encastrée - Nickelé - Poignée avec revêtement en plastique rouge Matière - Acier en alliage spécial, trempé - Branche gainées PVC - Tête nickelée Blister Oui Longueur 150 mm Plage (mm) 30 mm Plage (pouces) 1 Diamètre de tube (pouces) 1 Inch

Chaque pince revient à 45€ tva en 150 mm et 47€ tva en 180mm.  
Il faut un minimum de 25 pinces quel que soit la dimension pour que le VMCB passe commande!  
Renseignement : Eddy Philippet (voir page 2)

## **Vétérana Mannheim samedi 13 octobre 2018**

Le voyage aura bien lieu avec à ce jour 44 participants !

Reste 6 places !!!

Départ 04H30 parking Barchon E40. Retour vers minuit.

Contactez Roland Mignolet UNIQUEMENT au 04.2783250 ou [atmospherecuir@yahoo.fr](mailto:atmospherecuir@yahoo.fr).

nvitations

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

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

**Le dimanche 30 Septembre 2018 9<sup>ème</sup> bourse Moto Rétro Flémalle**

A l'école « L'Envol » aux Trixhes Rue du Herdier, 6 à Flémalle.

Pour toute information et pour votre réservation :  
<http://www.motoretro.be/#/exposants/504568793>

Nathalie Blondiaux

## **Le dimanche 7 Octobre " la balade du Roy "**

Balade pour motos scooters et micro-car de 50 ans et plus (d'avant 1968).

La nouvelle équipe composée de Jean Herin toujours bon pied bon œil, de Muriel, Anne-Françoise et les Philip'S vous avait concocté une nouvelle mouture qui, nous espérons vous a ravie, en vous emmenant dîner à Givet.

Cette année, la même équipe vous emmène dîner à Esch-sur-Sûre. .

9h00 accueil et inscriptions, Manège de la Golette à Rendeux, parking voiture, remorque.

10h00 départ de la boucle matinale, environ 75km, avec arrêt graissage prévu.

13h00 dîner restaurant "COMTE GODEFROY" à Esch-sur-Sûre, parking privé et réservé.

Votre menu pour 25€ :

Choix entre :

Assiette campagnarde VUM SEI – aux spécialités terroir

Frites – salade

Où

Ballottine de Poularde farcie Alsacienne

Gratin Dauphinois Jardinière de légumes

Y compris un verre de vin blanc rosé ou rouge,

Soft ou bière Diekirch 0.25

14h30 départ de la boucle de l'après-midi, 80 km environ avec arrêt graissage prévu.

18h00 retour au manège de la Golette à Rendeux.

Camion balai prévu.

Road-Book disponible sur demande par mail.

Réservation souhaitée et même recommandée pour le 2 Octobre au plus tard. Merci pour l'équipe du restaurant qui nous reçoit.

Renseignements et inscriptions :

Philippe Leroy 0495/777.521 ou lephilbd@gmail.com

Philippe Lange 0496/231.441 ou phil.lange@skynet.be

Une organisation du VMCB représentée par les Philip'S

## **Le dimanche 21 octobre MOTO RETRO LEUVEN**

Moto Retro Leuven, bourse internationale d'un jour !

Se déroulant en un jour, Moto Retro Leuven a un fort impact sur les visiteurs. Cette bourse d'anciennes motos et d'accessoires est axée sur la vente ou l'échange par des particuliers. Avez-vous encore un bloc de moteur unique ? Des vieux carburateurs ? Ou des culbuteurs qui pourrissent dans votre grenier ? Vous voulez vous débarrasser de boîtes remplies de manuels et d'anciennes revues de motos ? Pas de problème.

La formule magique de Moto Retro Leuven: installez vos marchandises le matin, et le soir même vous rentrez chez vous. Une bourse professionnelle courte mais néanmoins forte en impact.

La bourse Moto Retro Leuven ouvre à 9h et ferme à 17h.

Pour tous les renseignements contactez [motoretroleuven@telenet.be](mailto:motoretroleuven@telenet.be)

Pour la disponibilité de stands, contactez-nous au 0475 58 08 87.  
Ticket d'entrée : 8€. Les enfants moins de 12 ans = gratuit .

Comment atteindre le Brabant ?

Le Brabant est situé près de Louvain, à 1 km de l'autoroute E40, sortie n° 23 Haasrode-Heverlee en venant de Liège et la sortie n°23a en venant de Bruxelles.



**BMW F650** avril 1994 54000kms mono **Rotax** 650cc 47cv. Couleur blanche  
Set bagage (2 valises + topcase) alarme, poignées chauffantes + déflecteur, selle confort,  
Protections latérales, plaquettes neuves.  
Prix : 1500€  
Plus un grand nombre d'équipement accumate, GPS, vêtement, vasques, gant, pièces etc...  
Dont la liste est trop longue, me contacter Christian Hubens au 042270346 ou 0498766252 pour + de renseignements.

**HONDA SUZUKI YAMAHA FLANDRIA MOBYLETTE PEUGEOT KREIDLER JAWA  
GILLET MALAGUTTI BIANCHI GUZZI LAMBRETTA BETTA GARELLI GILERA  
VESPA HMW NSU SACH CZ** et autres, moteur et bas moteur à vendre.  
Vaslinder Lucien : 0472/ 285.943. (2)

**MOTO GUZZI** 65cc Gardelino 1er série, papiers Belge, bon état.  
+ ou - 15 Vélos d'avant-guerre à la pièce ou en lot, + pièces.  
Table de levage pour moto.  
**MOTO GUZZI** Nuovo Falcon 500cc roulante avec papiers.  
Cataldo Iannelli tel : 04/351.73.94 GSM : 0496/845.085. (3)

Moteur **BMW R75/6** 50ch à restaurer, avec démarreur, carburateurs, alternateurs.  
Heinz Rövenich 087/65.97.01. Ou heinz-rovenich@web.de (3)

**Moto Guzzi G5**(1000cc) qui a un look du modèle T3 plus connu, qui lui est un 850cc est toujours à vendre (la photo est visible sur le site du VMCB). Le moteur a été refait récemment (par claude Delhière de chez Mecaservice Courst St Etienne), et est en bon état de marche.  
Prix : 4500€  
Contact au 0493/63.85.20. 02/633 40 05 Ou dima.timacheff@gmail.com. (1)

**DKW RT 200 S** complètement restaurée de 1956 avec papiers 2500€ de pièces pour la restauration et c'est le prix de vente demandé.  
Joseph Colin 04/358.19.04. (2)

**Matchless** 500 G80 de Juillet 1947 en parfait état  
**AJS** 250 Model 14 d'avril 1964 en parfait état  
**Gilera** 125 Arcore 5v de mars 1977 en parfait état  
**Velocette** MAC 350 année 1939  
GSM: 0472/182.234; 0478/370139 Mail: cabrejeton@hotmail.com (3)

**TRIUMPH T100-120**, pot d'échappement neuf et complet 4 chromés et 2 noir mat.  
Remaorque DECKERS double essieu, équipée pour le transport de deux motos, état neuf.  
Pierre Dormal : 0498/90.14.37 (1)

Lecteur de Road-book, dimension 250/100/150 en aluminium, lecture deux colonnes, axes freinés et rainurés, vitrage minéral, fermeture magnétique. Poids +- 500gr. Prix 85€  
Vincent Surson : 0497/42.52.17. (2)

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

Prix : 825€ à enlever à Huy

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

Prix : 625€ à enlever à Huy

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

Mail : corapa\_877@hotmail.com (1)

## herche

**Sarolea** 350/500/600 de la période 40/48 ? Je cherche qq info ou photo pour des pièces qu'il me manque sur la miennne, comme un réservoir, les manettes de guidon, le feu arrière.

Cherche : HONDA XL 250 motorsport 1972 -1973 (grise), quel que soit l'état (même épave).

Michel KERSTEN 0497 / 80 16 30 michel.kersten@scarlet.be

Ou Rudy JORISSEN 0477 / 97 39 30 rudyjorissen@hotmail.com

Cherche pièces ou VéloMOTEUR Piaggio Vel-Fax

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

Cherche : MOTO CONDOR 350 cc, ex armée SUISSE, année +/-1975 (1972 à 1980).

Tournante et roulante, si possible, Km raisonnable, prix en fonction de l'état.

Merci, contactez- moi,0032495258783. Ou olafbris@skynet.be.

JC BRISKO.

Recherche de pièces pour scooters Heinkel 175 -

Modèles 103A0 - 103A1 - 103A2.

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

Cherche pièces SOCOVEL électrique.

Contact : Jean Theunis 0485/362 801

Cherche moteur complet Guzzi Lodola 250.

Réservoir Gillet tour du monde 3 vitesses.

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

Cherche toutes informations, pièces, documentation concernant le microcar Heinkel Kabine type 154 (4 roues) de 1957 immatriculé en Belgique comme moto.

Vespapy313@gmail.com ou tel 087/ 31 44 36

Cherche moto d'avant 1961 en très bon état : Matchless BSA AJS SAROLEA ...

Dormal Pierre 0498/901.437

## alendrier du mois

30/09	Bourse Moto Retro Flemalle	0473/ 409.797
<b>07/10</b>	<b>Balade du Roy (vallées Namuroises)</b>	<b>0495/ 777.521</b>
07/10	Scooter au pays de Herve	0496/ 504.806
07/10	Retro Beurs Koewacht	0476/ 590.833
12-13-14/10	Bourse de Mannheim	0476/957.696
14/10	Herfstrit	www.lomc.eu
14/10	Bourse à Agincourt (54) France	beaurainp@wanadoo.fr
21/10	Moto retro Leuven	0475/ 580.887
<b>27/10</b>	<b>Souper VMCB</b>	<b>info@vmcb.org</b>
02/11	Souper du HMRC	http://www.hmrc.be
03&04/11	35 <sup>ème</sup> Oldtimerbeurs Roeselare	0477/ 562.619
10&11/11	Bourse motos anciennes Herselt	0499/ 673.044
10/11	61 <sup>ème</sup> trial du Mont Panisel	atelier-creation-metal@hotmail.com
24/11	LOMC Bourse	0475/ 247.994 www.LOMC.EU
24&25/11	Bourse moto NL Luyksgestel	www.vmcdestoomfiets.nl/
08/12	Oldtimerbeurs Ranst	www.vetfrakken.be



**Roland Mignolet**

Selles

Garnissage de side-car

Garnissage automobile

643, Chaussée de Tongres

4452 WIHOGNE

[atmospherecuir@yahoo.fr](mailto:atmospherecuir@yahoo.fr)

04 278 32 50

fax 04 278 71 61



**TOITURE  
SANTO**

*Père & Fils*

Grand Rue 52

4870

**TROOZ**

04/ 351 75 01

0495/ 32 23 63

**Baert Classic**  
VINTAGE MOTORCYCLES



**Norton** MOTORCYCLES

**URAL** RUSSIAN MOTORCYCLES

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



**KSR GROUP** **ROYAL ENFIELD**

**PNEUS COLLARD BOVY**  
**GROSSISTE EN PNEUS**  
**ET JANTES**  
**TOUTES MARQUES**  
**MOTO, VOITURE**  
**UTILITAIRE, AGRICOLE**

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

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

**TEL : 087/228.884**

Réduction pour les membres du VMCB

**Gedimat**  
MATERIAUX & BRICOLAGE

**Neubat**

Avenue de la Station, 66  
 4130 Esneux  
 Tél. : 04/380.42.23  
 Lundi-Vendredi : 7h00-18h30  
 & Samedi : 8h-15h

**Gedimat**  
MATERIAUX & BRICOLAGE

**Seron**

Rue du Grand-Pré, 73  
 4170 Comblain-au-Pont  
 Tél. : 04/369.13.06  
 Lundi-Vendredi : 8h-12h & 13h-18h  
 & Samedi : 8h-12h

**TOUS LES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION**  
**CARRELAGES • QUINCAILLERIE • BOIS**  
**BRICOLAGE • PEINTURE**

*Des fondations aux finitions* plus d'infos sur  
[WWW.GEDIMAT.BE](http://WWW.GEDIMAT.BE)



***Etre vu, c'est être connu !***

Votre partenaire en vêtements  
publicitaires, sportifs  
et professionnels.

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

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

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

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

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

*Rue de l'Avenir 10 4890 Thimister*