VETERAN MOTO CLUB BELGE

bpost
PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE

L’ histoire et la vie de la Maico Blizzard

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

Octobre 2020

401

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 3770 Val-Meer	 0475/84 14 47 president@vmcb.org
Vice-Président **Trésorier**	Philippet Eddy Rue de l'Arbre Croix 272 4460 Horion-Hozemont	 0475 80 09 08 eddy.philippet.vmcb@gmail.com
	Vandermersch Ann Chaussée de Tongres 645 4452 Wihogne	04 224 28 79 0496 14 84 69 (soir uniquement) info@vmcb.org

Responsables de la revue

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

Administrateurs

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

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

Editorial

Chers Amis,

Après une nouvelle période de doutes durant le mois d'août face au virus qu'il ne faut plus nommer, le mois de septembre fût celui des adaptations. Les montures trépignant au garage, de petits groupes s'improvisent une balade dominicale. Aussi, grâce à leur réactivité, les organisateurs habituels ne sont pas en reste, et plusieurs balades ont pu (re)voir le jour. Les modalités diffèrent du schéma habituel, et bien souvent, les arrêts et repas de midi restent maintenant à la discrétion des participants. Qu'à cela ne tienne, ces aménagements permettent de s'adonner à notre hobby en respectant les mesures actuelles.

C'est ainsi que le rallye Binche, Oleye, ainsi que la balade de Marie-Rose ont agrémenté ce mois de rentrée scolaire sous un beau soleil d'été indien, pour ne citer que les organisations du VMCB. Le club de Marche-en-Famenne n'est pas en reste et nous a livré un tout bon cru du Marche-Bastogne-Marche. Et même si, lorsque vous lirez cette revue, ce sera déjà presque la fin de la saison des balades, il restera encore celle de Florennes le 10 octobre, où Marc Laure nous accueillera dans sa belle région pour clôturer cette année si particulière. Merci aux organisateurs pour leur souplesse et capacités d'adaptation !

Conjointement à la précédente revue, vous avez tous reçu l'appel à la cotisation. Pour les plus distraits, merci de régler la douloureuse dans les plus brefs délais sans oublier la communication structurée afin de faciliter le travail de votre trésorier.

Vos votes à distance sur les sujets de l'Assemblée Générale rentrent timidement. Merci à ceux ayant consacré ces quelques minutes nécessaires afin de faire entendre votre voix pour la gestion du club. En vous dépêchant, il vous est encore possible de voter (avant fin septembre), voir les modalités dans votre revue de septembre.

Durant ce dernier mois, sont venus nous rejoindre Messieurs Jocelin Antoine de Oupeye et Denee Stephen de Marchin. En votre nom, permettez-moi de leur souhaiter la bienvenue.

Prochaine réunion, le 16 octobre à 19 :30 au Musée. N'oubliez pas de prendre votre masque pour vos déplacements dans la cafeteria. Pas de service au bar, mais à table par notre serveur de service Philippe Leroy. Merci pour votre compréhension afin de permettre la tenue de la réunion.

LENAERTS Eric,
Président.

L'article du mois

L' histoire et la vie de la Maico Blizzard

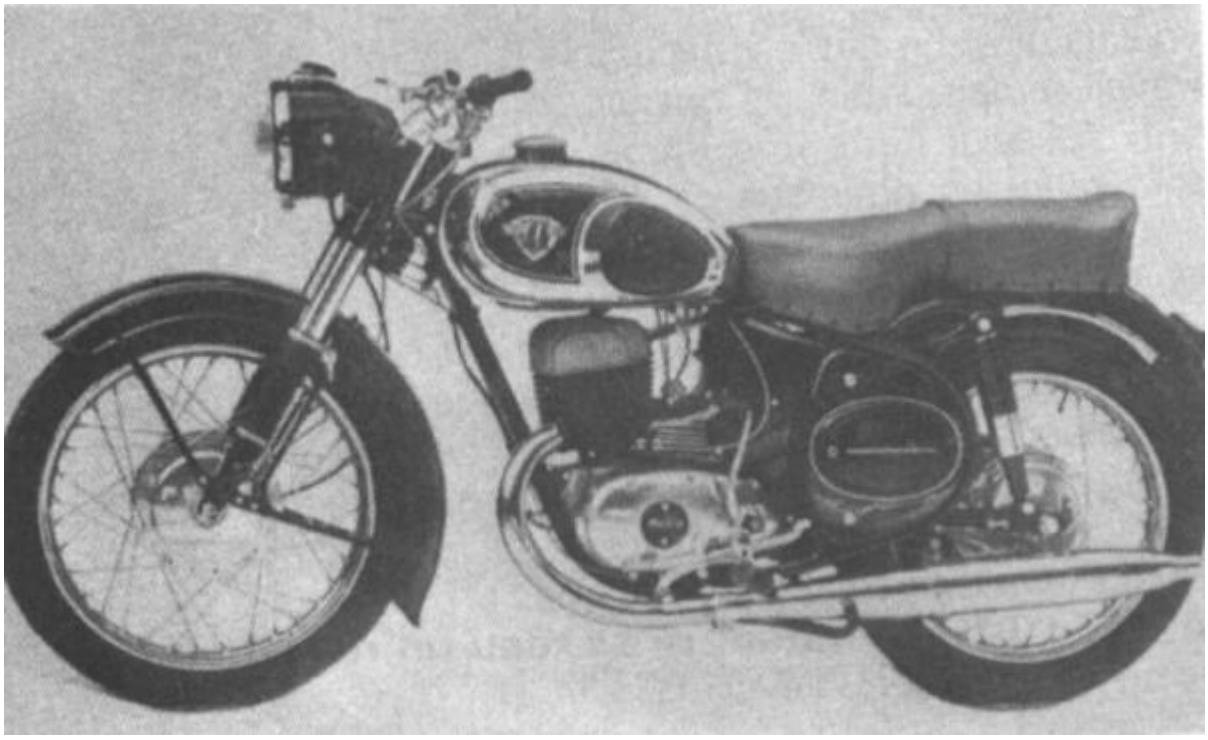
Par Philippe Leroy. Cet article a été tiré de plusieurs revues et documentations internet.

Première partie :

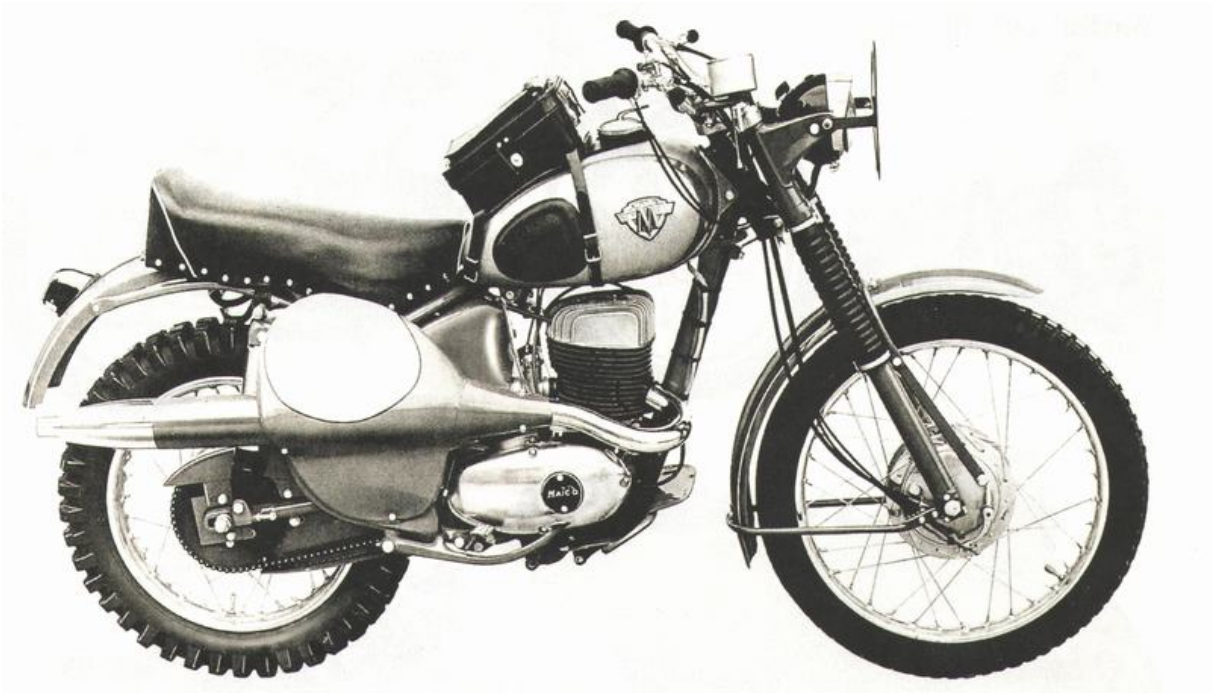
La M-250 Blizzard est présentée au grand public en 1954 et sera produite jusqu'en 1962. Ce modèle phare se voit bien vite doté d'une multitude de déclinaisons et a même le droit à une version tout-terrain.

Tout d'abord, commençons par un peu d'histoire (*), pour comprendre comment le modèle « Blizzard » a vu le jour.

(*) La réforme monétaire de 1948 est un tournant car elle entraîne un phénomène que l'on a baptisé le "miracle économique". Haute conjoncture, plein emploi, super production, la demande en deux roues est extraordinaire. C'est pendant cette phase que Maïco construit à Herrenberg sa nouvelle unité de production. Devant l'impossibilité de se procurer des moteurs, l'ingénieur Tetzlaff décide d'en construire un propre à Maïco. Ce sera un 125 cm3 2-temps avec 3 vitesses. Le moteur de base fait des petits et d'autres voient le jour adaptés aux exigences du moment :
La M-150 en 1950, moto 2-temps avec commande de changement de vitesses au guidon.
La M-175 en 1952, bien née, cette machine est en effet très performante avec 4 vitesses au pied.
La M-200 S en 1953, superbement suspendue et carénée, Maïco dispose désormais d'un excellent produit.



La M-250 "Blizzard " en 1954, va être le modèle de base des machines des futures générations. Avec bien des variations, c'est à partir de ce modèle que vont naître bien des motos chez Maïco : Tout terrain (Gelände Sport), moto cross, militaire, police, douanes, postes, moto ball...



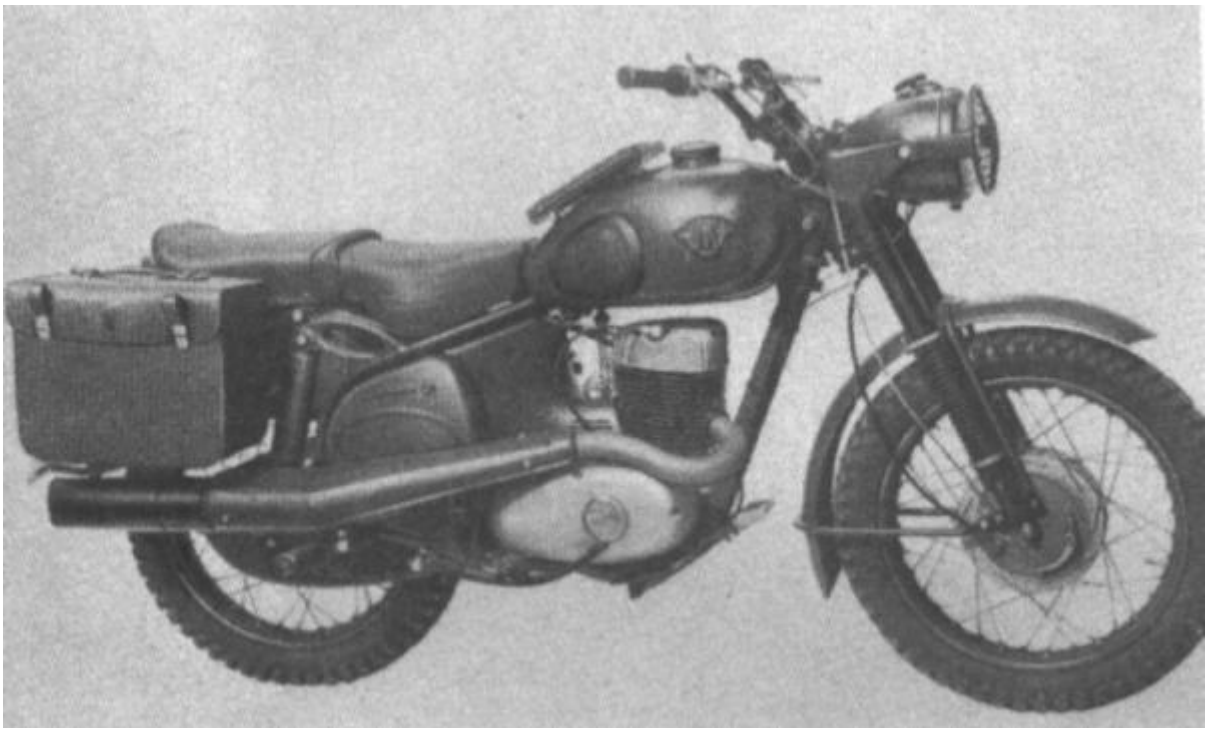
РАЗВИТИЕ МОДЕЛЕЙ С ДВИГАТЕЛЕМ MAICO RUNDMOTOR*

Модель	Годы выпуска	Рабочий объем, $см^3$	Размерность, мм	Макс. мощность, л.с./об/мин	Масса мотоцикла, кг	Макс. скорость, км/ч
M175 Fanal	1953–1954	174	61,0x59,5	9,2/5300	90	94
M175S	1954–1959	174	61,0x59,5	9,5/5600	120	94
Maicomobil 200	1954–1958	197	65,0x59,5	10,3/5350	145	85
M250S Blizzard	1955–1970	247	67,0x70,0	14,5/5200	136	115
Maicoletta	1955–1969	247	67,0x70,0	14/5100	148	105
GS250	1959–1964	247	67,0x70,0	15,5/6400	138	н.д.
MC250	1960–1964	247	67,0x70,0	18/6000	134	н.д.
M250B	1960–1970	247	67,0x70,0	14,9/5250	155	96
MC250	1964–1968	247	67,0x70,0	25/5800	110	н.д.
SS250	1964–1966	247	67,0x70,0	23/5800	н.д.	139
MC250	1968–1970	247	67,0x70,0	28/6000	98	н.д.
MC360	1968–1970	352	78,0x76,0	35/6000	100	н.д.
MC250	1970–1973	247	67,0x70,0	28/6500	100	н.д.
MC400	1970–1973	386	77,0x83,0	41/6700	100	н.д.
MC250	1973–1975	247	67,0x70,0	32/7300	98	н.д.
MC400	1973–1975	386	77,0x83,0	43/7000	99	н.д.

* Показаны лишь наиболее характерные модели.

Voici une photo de ma Maïco Blizzard/2 de 1961.

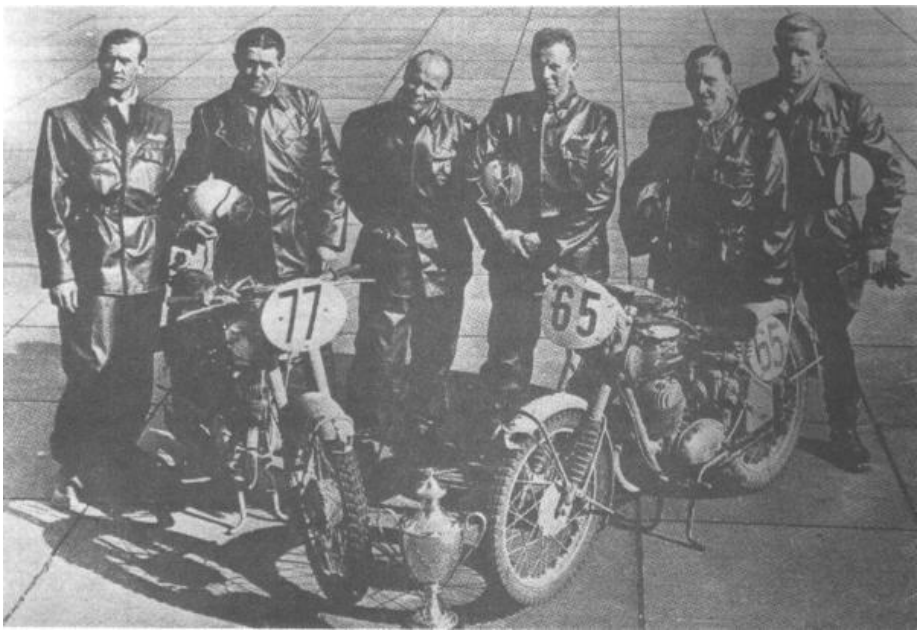
(*) De toutes les motos fabriquées par Maïco pendant cette période, la "Taïfun" est la plus grosse cylindrée, mais aussi la plus évoluée techniquement. Disponible dans les cylindrées 350 et 400 cm3, les moteurs sont des bi-cylindres 2 temps parallèles face à la route.
Au milieu des années 50, les fabricants de deux roues doivent aller se battre sur le marché de la petite voiture, la passion de l'après-guerre pour les motos tendant à s'essouffler. A Pfäffingen, on choisit d'abord une solution intermédiaire, construire un deux roues légères mais avec la même protection au niveau des intempéries qu'une automobile. C'est ainsi que naissent la "Maïcoletta" et sa grande sœur la "Maïco-Mobil", en traduction l'auto sur deux roues ! Leur esthétique bien que très éloignée des canons italiens du moment ne nuit pas à la réussite commerciale de ces véhicules permettant de transporter 2 personnes avec leurs bagages.
Par la suite, continuant dans la diversification, Maïco présente des petits véhicules à 4 roues, animés par un moteur bi-cylindres Heinkel. Dont un tout petit cabriolet 2 places à l'esthétique cette fois ci presque italienne. Ces voiturettes n'ont pas le succès attendu, la tentative se solde par un échec cuisant qui met à mal les finances de l'entreprise. La situation est dramatique, pour éviter la faillite la direction est obligée de réorganiser totalement la société. On abandonne la production des scooters et des voiturettes en recentrant tous les efforts sur la "Blizzard", le service compétition disparaît.



M250B

Ce n'est finalement qu'avec cette providentielle commande de 10 000 motos tout-terrain à usage militaire passée en 1959 par l'armée allemande que Maïco sort du chaos. Dans un essai fait par les militaires, il est apparu que le prototype de chez Maïco est très largement supérieur aux modèles concurrents. Cette machine est construite sur une base de "Blizzard". Elle possède un châssis monotube très stable et un moteur 2-temps de 250 cm3. Elle est équipée de grosses sacoches en cuir et peinte en vert OTAN. Les douanes, la police, la poste aussi passent commande de machines similaires hormis bien sûr la couleur et autres petits détails.

C'est que la marque s'est déjà illustrée dans le domaine du sport. Aux "International Six Days Trial" de 1952, les Maïco tout terrain ont remporté 6 médailles d'or avec les pilotes Westphal, Haas, Ligenstein, Pohl, Danner et Auktun.



Mais c’est en 1954 que le virage a été pris avec la 175 transformée en un modèle tout terrain. Elle est équipée d’un cadre simple berceau et, surtout, d’un bras oscillant à l’arrière, ce qui, pour l’époque, est à la pointe de la technique. A partir de ce modèle, l’usine s’intéresse aux moto cross et perfectionne son 175 cm3. Mais il faut attendre les années 1955 et 1956 pour que les Maico obtiennent leurs premiers succès. A la fin de 1956 commence la période d’évolution permanente, avec la préparation pour le Cross de la 250 route dont le cadre est modifié pour la circonstance.
En 1957, Betzelbacher est Champion d’Europe de motocross, le titre de vice-champion va à Willy Oesterlé encore sur Maïco ! A cette époque, on décide aussi de courir en 500 avec une 277 cm3 (250 réalésée). La 175 est toujours produite et l’alliage léger fait son apparition pour remplacer la fonte utilisée pour les cylindres.
Les preuves ont bien été faites et ce contrat de 10 000 motos en 1959 en est la juste récompense. Les Maïco commencent à s'exporter dans tous les pays d'Europe et d'Amérique, en Afrique une centaine au Soudan, et aussi dans les missions...
A partir de 1960, la firme Maïco prend dorénavant une large option dans le sport et ceci dans une grande diversité. C’est ainsi que des milliers de moteurs de kart sont exportés aux USA, des machines spéciales destinées aux moto-ball sont envoyées en Russie, en G.P. de vitesse Maïco se forge un nom avec le modèle RS 125, et puis bien sûr le motocross, l’enduro…
En 1962, le Championnat du Monde remplace le Championnat d’Europe. Les dirigeants de Maïco hésitent à prendre part au débat mondial qui va fatalement occasionner des dépenses plus importantes. Finalement c'est oui !

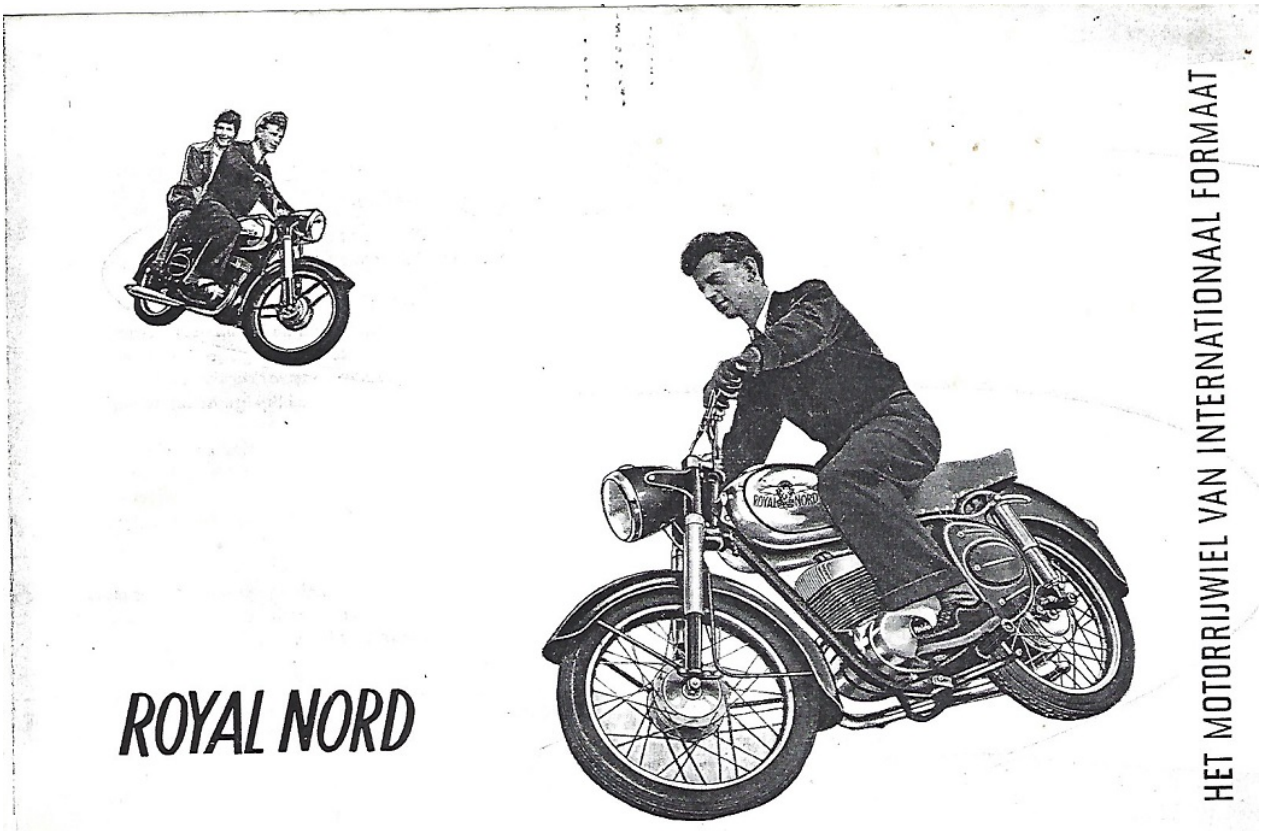
L’excellent Adolf Weil va être durant deux décennies, un modèle de pilotage et d’état d’esprit pour tous les autres pilotes. Dans sa carrière Ad' est vice-Champion du Monde et 14 fois champion d’Allemagne.
Il recevra des mains du Président d’Allemagne Fédérale la "Feuille d’Argent".

C’est toujours en 1962 que les exportations s'organisent sérieusement, pour consommer au milieu des années 70, plus de 80 % de la production.
En 1964, on met un sérieux coup sur les machines de cross avec une partie cycle parfaitement adaptée à la discipline sur les 250 et, surtout, un nouveau moteur de 360 cm3 est maintenant fabriqué. De ces deux motos seront extrapolés l’année suivante deux modèles enduro. C’est depuis cette période que le succès des Maico se fait de plus en plus marquant.

A savoir également, au milieu des années 50, ROYAL-NORD vendaient des machines Maico comme la 250cc Blizzard sous leur propre label, le 400 Taifun comme le Royal Nord 400 parmi eux.

Dont je possède un modèle aussi de la M250S ROYAL-NORD

Voici un document d'époque du modèle M250S de la ROYAL-NORD



Olie-hydraulische vork, zeer sterk en van groot weerstandsvermogen

groot licht met dubbele ampoule 35/35 Watt, ingebouwde electrische snelheidsteller die de bereikte snelheid aanduidt

rem- en koppelingsmogelijkheid, verstelbaar van uit het stuur

grote benzinetank van 16 liter met een reserve van 3 liter

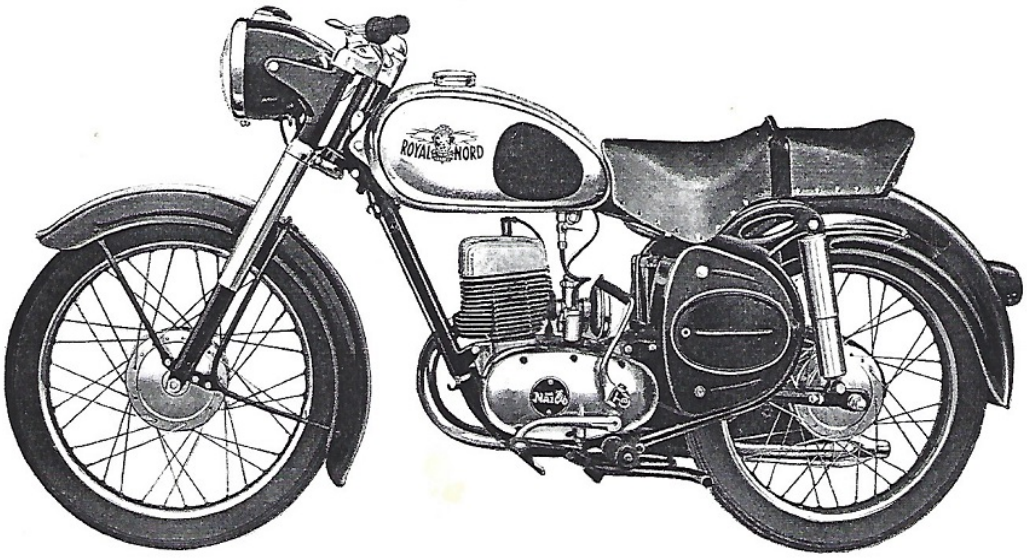
lange, soepele, verende dubbele zitting

tuimelende kader met 2 dichte dubbele veerschakbrekers, werkende door oliedrukking en die alle moeilijkheden uitsluiten

zeer elegante, volledig gesloten kettingkast

korte, sterke, niet schommelende ketting [1/2" × 5/16"]

goed omvattend spatbord, volledige bescherming tegen slijk



grote Maico velnaven in licht metaal met zeer handelbare remnen die een groot weerstandsvermogen bezitten

ingebouwd verzekeringsslot tegen diefstal

gesloten kader uit stevige, onvervormbare buizen

nieuwe prachtige Maico tweetaktmotorblok, gemakkelijk behandelbaar en spaarzaam, practisch onverslijtbaar, uitstekend bij hoge snelheid en in de bergen

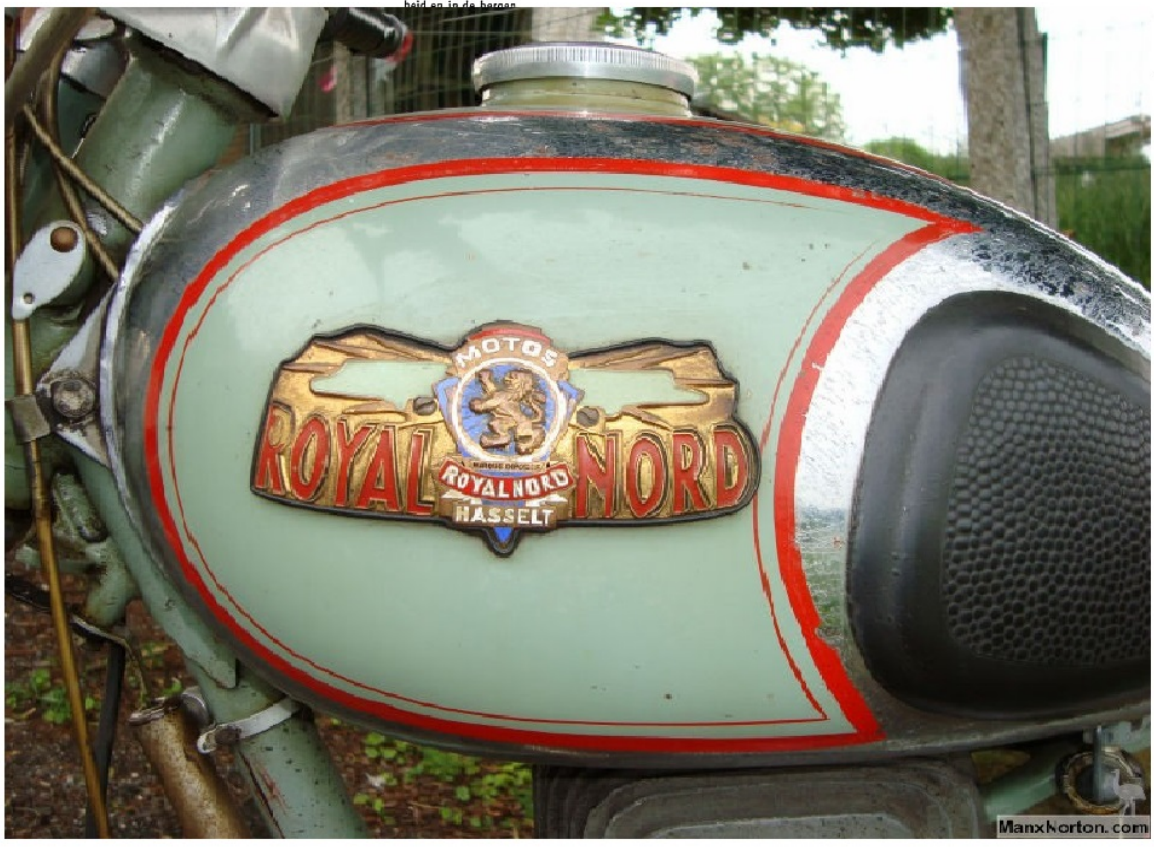
carburator met doorsnede van 26 mm. Hoofd- en stationaire sproeier van buiten uit bereikbaar

verplaatsbare voetrusten

twee ruime en mooie werktuigtassen die een harmonisch geheel vormen met de machine

breed tuimelkader van moderne constructie met 85 mm slag

lichtmetalen Maico velnaven met steekas en rubberschokbrekers



ROYAL NORD M 250 S

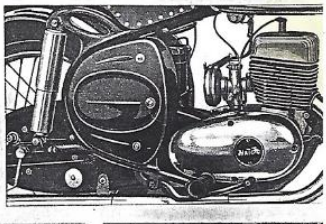
Voortgaande op de M 175 en steunende op de door de practijk verkregen inlichtingen bij dagelijks gebruik en bij sportwedstrijden, heeft de firma MAICO een ideale machine gefabriceerd met vele interessante nieuwigheden, voorbeschikt voor liefhebbers van een vlugge machine met een mooie sportieve lijn en dienende voor alle gebruik.
Het karakteristieke kenmerk van dit model ligt in de nieuwe constructie van de kader met een MAICO schokbreker met dubbele pijp die een onvergelijkbare en gemakkelijke voart verzekert zelfs bij hoge snelheid.
De M 250 S heeft van voor de nieuwe telescoopvork MAICO met hydraulische schokbreker zonder rubbermoffen. Deze vork is volledig dicht voor alle stof en slijk en de invetting is onvergelijkbaar. Een zeer hoge (185 mm) en zeer stevige stuurkop met preciese rollager is verder een garantie voor de grote vaartzekerheid van de M 250 S. Het gladde bovenvorkkruisstuk ist in aluminium gesmeed. Het tweedelige stuur met draaibare gashandel en rechtlijnige behandeling is in alle richtingen te stellen.
Deze sterk geribte, uiterlijk gladde en elegant-werkende Motor bezit een prestatie van 13,5 PS. De bak met 4 versnellingen die éénmaakt met de motor is zeer stevig en speciaal bestudeerd, zodat ze een vlugge acceleratie en een hoog snelheidsgehalte verzekert. De carburator van nieuwe uitvinding verenigt in een smeedijzeren deel de mengkamer en de vlotterkamer. De sproeiers zijn gemakkelijk van buiten uit toegankelijk. De zeer elegante tank kan 16 liter brandstof bevatten. Er werd een bijzondere aandacht geschonken aan alle andere comfort, zo vb. de dubbele zitting uit zacht-verende schuimgummi vervaardigd; de kickstarter die zo dicht mogelijk tegen de motorblok ligt; de gesloten kettingkas; twee ruime werktuigtassen met rubbersluitingen; een kilometerteller die de bereikte snelheid aanduidt, en een electrische instalatie van 45-60 Watt.

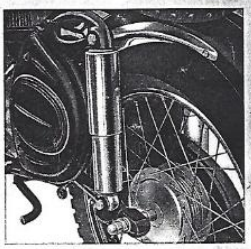
TECHNISCHE DETAILS:

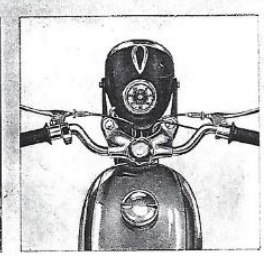
Motortype: tweetact-motor, keerspoeling - **Motorprestatie:** 13,5 PS - **Aantal omwentelingen per minuut:** 5000 - **Maximum snelheid:** meer dan 100 km/u - **Cylinderaantal:** 1 **Boring:** 67 mm - **Slag:** 70 mm - **Cylinderinhoud:** 247 ccm **Compressieverhouding:** 1:6,8 - **Carburator:** inbouwcarburator 1/26 – 26 mm - **Ontstekings- en lichtinstalatie:** Noris, LBZ 6 Volt 45/60 W gelijkstrom - **Tankinhoud:** 16 l, (3 l. reserve) - **Normaal verbruik op 100 km:** 2,7 l. bij 60 km/u.

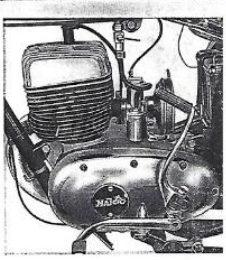
De technische details van de MAICO M 250 S zijn bestudeerd tot in de kleinste bijzonderheden.

Bij MAICO ziet men kwaliteitsfanatiekers werken voor wie de motorfabricatie een passie is.



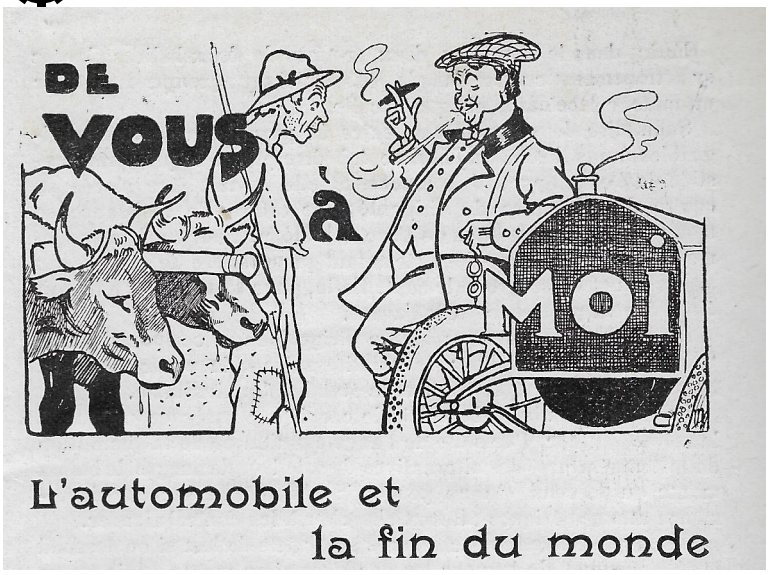






Deuxième partie dans une prochaine revue.

Dans le rétro



Dans La Revue de l'Automobile du 25 Septembre 1909, par C. LAVILLE

Marck Bijvoets

La consommation d'air de nos moteurs est-elle inquiétante pour notre respiration ? - Un taximètre respire comme mille hommes. – Une prédiction rassurante.

Les richesses minières de la terre sont telles que le pétrole ne saurait manquer avant une époque fort éloignée de la nôtre ; voilà ce que nous affirmait un homme qui s'est livré à une étude approfondie de la question, et cette constatation serait pleinement rassurante pour l'avenir de l'automobile et de l'aviation, si le pétrole était le seul aliment nécessaire à la marche ne nos machines.

Or, il n'en est rien : tous nos moteurs thermiques, qu'ils soient à combustion ou à explosion, transforment en énergie motrice l'énergie chimique fournie par la combinaison de deux corps : un combustible et un comburant. Pour ce qui est du combustible, a défaut du pétrole ou de ses essences, il nous en resterait quelques autres, - alcool, benzol, etc. -, dont la liste est déjà longue et s'enrichira certainement encore. Reste le comburant : nous n'avons guère usé, jusqu'ici, que de l'oxygène contenu dans l'air. La passivité des actes ordinaires de notre vie nous empêche de penser au rôle énorme que joue l'atmosphère dans notre existence. Sommes-nous assurés de trouver une inépuisable provision d'oxygène dans l'atmosphère qui nous entoure ?

Cette question, assez troublante, mérite d'être étudiée.

*

* *

Qu'est-ce que l'atmosphère ? C'est une pellicule gazeuse sur l'épaisseur de la quelle tous les savants ne sont pas encore complétement d'accord. Le plus généralement, on lui attribue une hauteur de 80 kilomètres au-dessus du niveau de la mer, et l'on voit combien cette dimension est peu de chose par rapport au rayon moyen de la terre, qui égale 6.360 kilomètres environ, c'est-à-dire une quantité à peu près 80 fois plus grande !

Si nous sommes dans l'incertitude au sujet de l'épaisseur de la couche atmosphérique, nous sommes, par contre, beaucoup mieux fixés sur son poids : les lectures barométriques nous apprennent que la pression moyenne, au niveau de la mer, correspond à la hauteur d'une colonne de mercure de 760 millimètres. Or nous savons que la densité du mercure est de 13,6 ; une simple multiplication nous permet d'en déduire que chaque centimètre carré de notre globe supporte, au niveau de la mer, une pression de : 76 x 13,6 = 1.033 grammes. La surface totale de notre globe étant d'environ 510 millions

de kilomètres carrés, le poids total de l'atmosphère est, d'après cela, de 5.268 quatrillions de kilogrammes. En chiffres ronds, et pour tenir compte des plateaux et des montagnes, nous pouvons ramener ce nombre à 5.000 quatrillions ou 5 quintillions. Et ce nombre est, tout simplement, représenté par le chiffre 5 suivi de 18 zéros !

Connaitre le poids total de l'atmosphère ne serait rien, si nous savions, en outre, deux choses fort importantes : des expériences très précises ont montré la constance de la composition de l'air aux différentes altitudes et, d'autre part, les proportions respectives de l'oxygène et de l'azote sont de 23 et 77, en poids. Autrement dit, chaque kilogramme d'air contient 230 grammes d'oxygène et 770 grammes d'azote. A vrai dire, l'air n'est jamais complétement pur ; en dehors des traces d'ozone, d'argon ou d'hélium, il renferme aussi de l'anhydride carbonique et de la vapeur d'eau. Mais ceci importe peu dans le présent calcul.

Nous avons donc à notre disposition les 23 centièmes de 5 quintillions de kilos d'oxygène, ce qui s'écrit ainsi, pour abréger les calculs :

$$5 \times 10^{18} \times 23 / 10^{2} = 135 \times 10^{16} \text{ kilos}$$

et ce dernier nombre (135 suivi de 16 zéro) , s'énonce ainsi : 1.350 quatrillions de kilos d'oxygène .

Passons à nos moteurs d'automobile. On sait que la combustion de 1 gramme d'essence exige, théoriquement, 3 gr. 52 d'oxygène ; pratiquement il faut compter 4 gr. 5. N'exagérons rien, et estimons à 12 chevaux la puissance moyenne de nos moteurs d'automobile ; ce chiffre est un peu supérieur à celui qu'accusent les statistiques des contributions, mais les propriétaires des voitures n'ont pas l'habitude de *cherrer* dans leurs conversations avec le fisc … Evaluons à 4 heures par jour et à 300 jours par an, le fonctionnement effectif, à pleine puissance, de chaque moteur ; nous en déduisons, pour chaque moteur, une marche annuelle de

$$12 \times 4 \times 300 = 14.400 \text{ chevaux -heures.}$$

Or, la ration du moteur, en combustible est d'une demi litre d'essence par cheval-heure ; dans ces conditions, la consommation annuelle moyenne est de 14.400 : 2 = 7.200 litres.

Prenons de l'essence de densité 700, nos 7.200 litres pèsent : 7.200 x 700 = 5.000.000 grammes ou 5.000 kilos environ ; et ces 5.000 kilos exigent, pour bruler, 5000 x 4,5 = 22.500 kilos d'oxygène.

Arrêterons-nous un instant sur ce résultat : un homme consomme en moyenne un kilogramme d'oxygène par jour ou 365 kilos par an, d'après ce qu'ont établi les physiologistes. Donc, un moteur fonctionnant dans les conditions que nous avons indiquées, consomme autant d'oxygène que 22.500 : 365 = 685 hommes ! Ainsi pour un de nos taximètres automobiles, dont le service intensif peut être évalué à 1,5 fois le travail moyen qui sert de base à nos calculs, la respiration du moteur est celle de 685 x 1, 5 = 1.027 hommes. *Deux fiacres respirent autant qu'un régiment d'infanterie sur le pied de guerre !...*

Un point est délicat, pour la suite de nos considérations : combien circule-t-il d'automobiles dans le monde entier ? On manque de bases certaines pour cette appréciation. L'ensemble des pays européens et des Etats-Unis d'Amérique représente environ 250.000 automobiles. Arrêtons-nous à ce chiffre.

La consommation annuelle de comburant, pour ces 250.000 voitures est de :

22.500 x 250.000 = 5.625.000.000 kilos d'oxygène.

En chiffres ronds, et toujours dans le but de ne rien exagérer, comptons seulement 5 milliards de kilos, ou 5×10^{9}.

En admettant que l'air soit réservé à l'usage exclusif des automobilistes, la provision en serait assurée pour :

$$135 \times 10^{16} / 5 \times 10^{9} = 27 \times 10^{7} = 270.000.000 \text{ d'années.}$$

270 millions d'années ! D'ici-là, comme dit l'autre, *l'âne ou moi nous serons morts*. Et je ne crois pas qu'il soit utile de rechercher dans quelles proportions s'accroitront le nombre et la puissance de nos moteurs, lorsque tous les transports seront automobiles, ni de faire intervenir ce que prennent nos poumons, les foyers de nos appartements, les moteurs thermiques industriels et ce que nous rendent les végétaux.

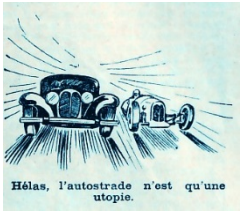
Non, le jour n'est pas arrivé ou notre planète s'endormira dans une atmosphère d'azote, d'anhydride carbonique et de vapeur d'eau. Faisons de l'automobile sans arrière-pensée : après nous, la fin du monde … dans 250 millions d'années !

C. Laville

- L'auteur ne pouvait savoir qu'en 2019, donc 110 ans après son article, il y aurait plus de 1,2 milliards de voitures dans le monde (plus de 220 millions rien qu'en Europe, plus les camions) soit 5000 fois plus que ses prévisions. En suivant son raisonnement, aujourd'hui des 250 millions d'années de réserve d'oxygène il ne resterait que 50.000 ans, sachant que ni les camions , ni turbines à gaz , ni les centrales thermiques , ni l'aviation , ni le transport maritime , ni … les motos n'ont été pris en considération . D'autre part, la population mondiale a augmenté de quelque 1,75 milliards en 1910 à 7,7 milliards aujourd'hui, soit x 4,4. (MB)

Extrait d'un MotoRevue de 1932 par Michel Deneve

1932-2020, quatre-vingt-huit années se sont écoulées et l'on continue à parler et à juger de l'état lamentable de nos routes. Je me fais cette observation après chacune de nos sorties. Rien n'a changé ; la liaison d'un village à l'autre ressemble à un parcours où les rustines asphaltiques font tressauter nos ressorts de fourche et nos vertèbres…pauvre fourche …pauvre de nous.
Je ne résiste pas au plaisir de vous faire partager un large article de 1932 paru dans Moto Revue qui reste étrangement d'actualité. Remontons le temps.
En voici quelques extraits :
« Il faut savoir se contenter de peu et tirer parti de ce qu'on possède. Nous avons un réseau très étendu et très complet, peut-être même trop complet, car il y eu des routes électorales comme il y eu des chemins de fer électoraux.
Que l'on considère l'état de nos routes en 1919 ou 1920, alors qu'elles avaient été négligées pendant cinq ans, que les procédés de réfection étaient archaïques et qu'on n'avait qu'un matériel démodé et que l'on compare les routes d'alors avec celles que nous avons en 1932, on devra reconnaître équitablement qu'un progrès sérieux a été accompli.
Mais néanmoins il y a encore à faire.
L'autostrade n'est qu'une utopie, nous demandons d'orienter les investissements vers d'autres axes.
A l'image de l'Italie on a voulu voir dans l'autostrade la voie routière de l'avenir. On a même envisagé la création d'autostrades inter-européennes qui relieraient entre elles les grandes capitales européennes. Mais ce

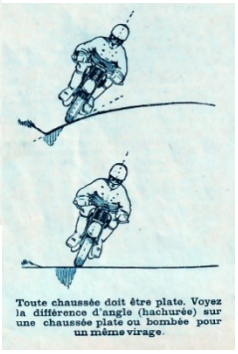

Hélas, l'autostrade n'est qu'une utopie.

gigantesque projet comme tant d'autres n'a jamais servi qu'à inspirer de beaux discours et dès qu'on a commencé son étude, il s'est évanoui comme tant d'autres. Il eût coûté trop cher pour les services qu'il eut rendus. Le chemin de fer est plus pratique et n'avons-nous pas l'avion pour les longues distances ? Nous préférerions aller moins vite et emprunter les routes ordinaires. On ne verrait sur les autostrades que quelques snobs ou quelques passionnés de vitesse. A quoi cela servirait-il car rare sont nos véhicules actuels qui dépassent une vitesse instantanée de 70 à 80 km/h. L'autostrade, solution de luxe dès le principe, ne peut convenir à la majorité des automobilistes et des motocyclistes.

Ce que nous demandons.

La route actuelle est perfectible et nous suggérons le goudronnage de nos derniers vestiges des routes en macadam de 1920 (NDLR invention de 1820 par mr.McAdam * pierrailles calibrées et pressées au rouleau-compresseur ; par la suite, l'étanchéité de surface a été améliorée par imprégnation de bitume ou de goudron).

Le goudronnage est un procédé merveilleux... quand il est sec !


Toute chaussée doit être plate. Voyez la différence d'angle (hachurée) sur une chaussée plate ou bombée pour un même virage.

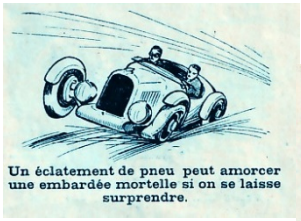
Du temps du macadam on était obligé de bomber les routes pour que l'eau s'écoule et ne désagrège pas les couches du revêtement. Mais avec le goudron cela n'a plus sa raison d'être. Passons donc à des chaussées plates.

Sur beaucoup de chaussées goudronnées le bord est déchiqueté et longe une bande de sol boueux ou meuble. Le goudronnage devrait être effectué jusqu'au gazon tout en élargissant nos routes et en évitant de laisser des tas de cailloux et de sable sur les bords ; cela rend passage et dépassement extrêmement périlleux.

Sur beaucoup de chaussées goudronnées, le bord est déchiqueté et longe une bande de sol meuble ou boueux.

Signalons au passage une pratique extrêmement dangereuse. Sur les chaussées en macadam on voit des cantonniers découper des mottes de gazon sur le bas-côté et les jeter sur la route, cela pour remplacer le sable entrainé par l'eau et boucher des nids de poule.il n'y a rien de plus traitre que cette terre quand elle est mouillée.

Abordons un sujet à controverses : les arbres en bordure. Rien n'est plus agréable qu'une route bordée de grands arbres dont les cimes se rejoignent comme une voûte d'église. Cependant ils maintiennent une humidité qui désagrège la route avec le temps ; les alternatives d'ombre et de lumière sont gênantes pour la vue. Un éclatement de pneu nous fait faire une embardée et pourrait nous projeter contre un arbre. Nous ne demandons pas une route absolument dénudée mais des protections adéquates et des arbres peints en blanc afin de signaler les virages.


Un éclatement de pneu peut amorcer une embardée mortelle si on se laisse surprendre.

Allons-nous rêver d'une route bordée de filets et de matelas pour amortir les chutes possibles.

Nous réclamons depuis des années la présence d'une police motocycliste afin de limiter l'anarchie et de maintenir une discipline de route mais nous nous heurtons toujours à un vieux préjugé qui fait de la moto un instrument dangereux rendant l'état timoré pour ce genre d'investissement.

Signalons encore qu'il serait bon de supprimer les petits chemins de fer locaux qui impose un ralentissement aux véhicules qui suivent la route et de pénaliser des abus comme ceux des compagnies de gaz ou d'électricité qui pratiquent des tranchées dans les rues et se contentent de boucher les trous tant bien que mal avec de la terre meuble qui se tasse.

Il est scandaleux que de petits chemins de fer puissent imposer un ralentissement aux véhicules qui suivent la route.

Les 6 CV poussives de la police doivent disparaître.

...et être remplacées par des motos rapides pour pouvoir maintenir une discipline de la route.

Nous n'avons bien entendu pas la prétention d'avoir épuisé un sujet aussi vaste, mais simplement voulu présenter quelques vœux suggérés par ce que nous avons vu sur la route.

Et vous, lecteurs du XXI °siècle, qu'en pensez-vous ?
Comme vous le voyez, il y avait déjà un billet de (mauvaise) humeur en 1932 !

La vie du club

Refabrication piston Gillet

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

Informations

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 connaitre leurs intentions d'organiser ou non vos évènements 2021 et à quelle date ainsi que le numéro de tel 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.

Invitations

Le dimanche 11 octobre 9ème balade de Florennes

(sauf interdiction formelle entretemps)

- Ø **Pour motos d'avant 1960**
- Ø Inscription gratuite
- Ø Balade à allure libre
- Ø Parcours de ± 150 kms
- Ø Flèches au sol uniquement
- Ø Camion balai
- Ø Parking : ALDI rue de Mettet
- Ø Accueil : Place Verte
- Ø Masque obligatoire au départ
- Ø Le camion balai quittera FLORENNES à 9h30
- Ø Repas de midi à DINANT où il y assez d'endroits sympathiques pour se restaurer
- Ø Emporter votre propre pique-nique est bien entendu possible également
- Ø Le camion balai quittera DINANT à 14h00
- Ø Retour à FLORENNES masque obligatoire
- Ø **Inscription vivement recommandée**
- Ø En cas d'annulation forcée, les personnes inscrites seront contactées individuellement
- Ø Contact : Marc LAURE 0475/366918

Le dimanche 18 octobre Bourse d'Agincourt

Malgré la situation sanitaire actuelle le bureau des Vieilles Gloires à tout de même décidé d'organiser le dimanche 18 octobre à AGINCOURT sa traditionnelle bourse qui sera ouverte cette année aux pièces auto.

Un protocole sanitaire rigoureux validé par la Préfecture sera mis en place et il sera demandé à chacun de le respecter à la lettre.

baudin.family@wanadoo.fr

Le dimanche 18 octobre 11ème bourse Moto Rétro Flémalle

La Bourse Moto rétro Flémalle est maintenue, elle se fera uniquement en extérieur sur un circuit de 1,5 KM dans l'enceinte de l'école, avec port du masque obligatoire et en sens unique, et la distinction sociale sera de mise.
L'intérieur des bâtiments sera réservé à la restauration et bar, avec les règles de l'HORECA, c'est-à-dire service uniquement à tables.

La mise en oeuvre de la bourse est un risque pour l'organisateur, suivant les mesures qui seront en vigueur par le CNS, mais le fait que le site soit propice à une bourse extérieure, nous donne espoir, et

sera certainement une des rares bourses de 2020, nous vous demandons donc de partager avec vos amis visiteurs et exposants.

Le respect des règles sera sinéquanone, toute personnes qui ne désire pas se plier aux règles, n'est pas la bienvenue, et un service de sécurité sera présent pour les faire respecter.
La bourse 2020 et les bourses suivantes en dépendent.

L'exposition n'est pas encore certaine pour 2020.

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

A vendre

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

Vend deux pneus : **Englebert** Ambassador usagé 26×3,50/19 (tètons 5mm) + chambre à air.
Ceat 3,50×19 neuf (tétons 6mm). Philippe Decat 0479 471 166 Photos sur le site. (1)

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 (1)

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.(2)

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 (2)

Honda P50 1970. Bel état, à remettre en route. Johny 0478 46 89 00 pekkie@skynet.be, photo sur le site (2)

Prester 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 € (2)

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" (2)

Vend **BMW** 75/6 de 1976, 96.000km, avec papiers et une clé remisée 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 (1)

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 (1)

Cherche

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 Vandenbroere 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 (**PRANAFA**) 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 côte (gauche), la fixation du câble compteur à droite.
SUZUKI Hayabuza : moteur 1300cc ou 1340cc ou pièces
SUZUKI RE5 : moteur ou pièces
VILLIERS : moteur 200cc boite 4v.
JLO moteur 200cc ou 250cc 1 ou 2 cylindres et pochette joint moteur
Ghislain Van Eyck 016/472 042 après 19h00

Calendrier du mois

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

04/10	28e randonnée des feuilles mortes	0476/36 45 56
10/10	**Balade de Florennes**	**0475/366918**
10&11/10	Stafford classic bike shows	01507 529430
18/10	**Bourse Retro Moto Flémalle**	0473/409797
18/10	Bourse d'échange à Agincourt	baudin.family@wanadoo.fr
24/10	Bourse LOMC Borgloon	0475/247994
30-31/10&1/11	Exposition Gillet AutoWorld	0477/329246
31/10	Moto retro Leuven Brabanthal	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	37e Oldtimerbeurs 1980 à Roeselare thème Entretubes	0477 56 26 19
08/11	Bourse Spa	087/220119

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

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

Atmosphère cuir

Roland Mignolet

Selles
Garnissage de side-car
Garnissage automobile

643, Chaussée de Tongres
4452 WIHOGNE

atmospherecuir@yahoo.fr

04 278 32 50
fax 04 278 71 61

TOITURE SANTO

Père & Fils

Grand Rue 52
4870
TROOZ

04/ 351 75 01
0495/ 32 23 63

Oritex
TEXTILE ▸ BRODERIE ▸ SÉRIGRAPHIE

Etre vu, c'est être connu !

Votre parteniare 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