La route de la Soie en royal Enfield

P 912 228
Revue mensuelle
Bureau de dépôt : Juprelle
Editeur responsable :
Roland Mignolet
Chaussée de Tongres 643
4452 WIHOGNE

Février 2023

429

VETERAN MOTO CLUB BELGE

Compte : BE16 0015 8114 6274 GEBABEBB
VMCB asbl Chaussée de Tongres, 643 4452 Wihogne

Informations générales sur le club **0470/856 145** **info@vmcb.be**
Informations sur les assurances et l'immatriculation **0470/856 146** **assurances@vmcb.be**

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

Vice-Président Leroy Philippe 085 21 14 57
Ronheuville 35
4570 Marchin pady1er@gmail.com

Secretaire
Trésorier Deneve Michel
Rue Bruyères Caton, 33 0497 52 71 01
1390 Grez-Doiceau mich.deneve@skynet.be

Responsables de la revue

Mignolet Roland 04 278 32 50 (travail)
Rue des Trixhes, 64 0476/95 76 96
4920 Harzé editeur.vmcb@outlook.be

Administrateurs

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

Esser Louis
Rue du Boisson de Geer, 15 0499 59 04 51
4250 Geer louisesser@yahoo.com

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

Une nouvelle année qui commence rime avec pléthore de calendriers dont on ne sait que faire. Lorsque ce n'est pas le marchand de mazout qui vous en procure un avec une photo du camion qui jaunira au mur de la cuisine, vous en recevez un déroulant en « bambou » au resto chinois qui restera dans un tiroir pour une hypothétique utilisation future.
Le RVMCB ne faisant pas exception à la règle, vous en trouverez également un dans cette revue. Cependant, celui-ci ne vous dit pas « un quel jour tombe une telle date », mais bien à quelles dates vos balades/bourses préférées se déroulent. Comme j'aime à le répéter, c'est un recueil des activités liées à la moto ancienne en Belgique et régions limitrophes, fruit de beaucoup de recherches et travail de compilation. Afin de paraître neuf une fois punaisé au mur, il est jaune dès le départ. Enfin, les détails (lieux de rendez-vous, programmes,…) figureront, pour peu qu'ils soient fournis à temps, dans la revue précédant l'activité ainsi que sur le site www.vmcb.be (rubrique agenda). Comme toujours, les activités organisées par le club figurent en gras. L'œil averti aura remarqué une nouvelle venue « la balade des lacs gelés » par Pierre Tilman, et le retour de la Condruzienne. Tandis que « la balade des anglaises » par Eric Sterckx se meut en « balade des jeunes anciennes ». Pour le reste, on garde les mêmes et on recommence. Que cela soit une organisation RVMCB ou d'autres clubs, il y en a pour tous les goûts et dans toutes les régions. Dès lors je ne peux que vous souhaiter une bonne route !

L'initiation au lecteur de Roadbook électronique Tripy ainsi que son programme pour tracer les balades ayant suscité beaucoup de curiosité, on remet le couvert lors de la réunion club de mars. Au programme, figureront des thématiques plus approfondies telles que la connexion de plusieurs tracés en 1, l'édition d'icône, la modification du pro-format pour l'impression papier et toutes autres questions venant de votre part. Si vous désirez en être, à des fins d'organisation, un petit mail préalable est le bienvenu (president@vmcb.be).

Permettez-moi une nouvelle fois de vous souhaiter le meilleur pour cet an nouveau ainsi que la bienvenue aux nouveaux arrivés au club, Messieurs Benoit Stassens de Ramillies, Loic Brossard de Waterloo.

***ATTENTION** : La prochaine réunion club aura lieu le SAMEDI 25 février dès 19h30 au musée des Transports de Liège à l'occasion de la présentation « La Route de la Soie en Royal Endfield» dans l'auditorium. Vous trouverez plus en avant les détails de cette soirée où cet aventurier, Antoine, projettera son petit film et ne tarira pas d'explications sur sa préparation physique et technique qui l'a mené jusqu'au Kazakhstan au guidon de son Endfield.*

LENAERTS Eric,
Président.

ATTENTION !!!! PLUSIEURS D'ENTRES VOUS UTILISENT VMCB.ORG CE MAIL EST OBSOLETE. UTILISEZ DES MAINTENANT **VMCB.BE**

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

Concours

Félicitation à Léna Lejeune (12ans), Manon Lejeune (10 ans) de Recht, à Camille Bovy (6 ans) de Liège et à Rayyan Denayer (13 ans) de Vedrin. Un bon d'achat de 20€ de chez Jouets Broze leur sera bientôt envoyé par courrier.

La vie du club

4ème Jumelage RVMCB et RMS 2023

En accord avec nos amis français de la Sarthe, il a été convenu que le week-end de jumelage se tiendra du vendredi 14 juillet au lundi 17 juillet 2023 dans la belle région de Saint-Hubert.

Le gîte est prévu pour 23 personnes. Nos invités sont actuellement à treize. Reste donc dix places pour les belges. A ce jour, ces chiffres ne sont pas définitifs et peuvent être modifiés en fonction des participants français.

Le gîte est situé à 3 km de Saint-Hubert, en pleine campagne, en direction de Libin et de l'E411. *Le Moulin d'en bas* est composé de 2 gîtes, *Le Moulin* accueillant 9 personnes et *L'Atelier* accueillant 14 personnes. https://www.moulindenbas.be/fr/

Composition des chambres :

1 x 4 lits

1 x 3 lits

2 x 2 lits

6 x lit double

Le comité est bien conscient du petit nombre de places pour ce long week-end.

Si d'aventure le nombre de membres devait dépasser la capacité d'accueil, il nous faudrait alors prospecter pour un établissement supplémentaire. Aussi, une telle organisation ne s'improvisant pas, **l'inscription se clôtura le 28 février.**

J'attire votre attention sur le fait que les **3 nuitées sont indissociables**.

Impossible donc de réserver une seule nuit.

L'occupation totale pour le séjour dans ce gîte revient à 56€ par personne.

Les repas ne sont pas compris.

Veuillez verser la somme de 56 € au nom du RVMCB sur le compte BE16 0015 8114 6274

BIC : GEBABEBB

Communication libre : 2799000223 Jumelage

Veuillez m'envoyer un mail (editeur.vmcb@outlook.be) pour indiquer avec qui vous partagez la chambre.

Une organisation du RVMCB représenté par Roland Mignolet.

xxxxxxxxxxxxxxxxx

Comment enlever le chrome et retrouver le nickel ?

Louis Varetto

Cet été de l'an 2022, à une balade réservée aux motos à courroie j'ai fait une petite chute à très faible allure avec ma Triumph de 1913. Bilan : pour moi quelques égratignures sans importance, pour la moto, pose-pied gauche cassé et pédale de gauche cassée. Le pose-pied a été ressoudé (merci à celui qui se reconnaîtra) et on ne voit presque rien, mais ma pédale était difficilement réparable (voir photo qui montre la pédale d'origine cassée et la nouvelle pédale après enlèvement de la couche de chrome : on voit que l'aspect visuel est identique).

J'ai trouvé une pédale de vélo neuve pour 6 € avec le bon pas pour la pédale et la bonne dimension pour l'axe de pédalier (apparemment cela n'a pas changé depuis 1913 !). La nouvelle pédale est certes 1 cm plus longs mais ça ne doit pas porter à conséquence.
Le problème était que cette nouvelle pédale était chromée et donc nettement plus brillante et à l'aspect bleuté que la pédale nickelée d'origine. Je ne voulais pas que ça reste comme cela.
Je me suis renseigné pour savoir comment enlever la fine couche de chrome pour retrouver la couche de nickel et donc la couleur légèrement plus jaune caractéristique des pièces nickelées des motos d'avant 1930.
Le moyen que j'ai utilisé est une électrolyse "inverse". Il suffit de relier la pièce à la borne + d'une source de courant continu (batterie, générateur), de la plonger dans une solution de soude (NaOH) et de plonger dans le même bain un morceau d'inox pas exemple (je crois que le plomb marche aussi) relié à la borne - de la source de courant.
Bien sûr il faut respecter un certain ampérage qui dépend de la surface de la pièce et une certaine concentration pour la soude. Il se dégage des vapeurs toxiques et il vaut donc mieux faire cela dans un local bien aéré voire porter un masque. Après quelques minutes (inspecter la pièce toutes les 5 minutes) le chrome est parti et on retrouve la couche de nickel. Je rappelle qu'un bon chromage nécessite une couche de cuivre, une couche de nickel et une fine couche de chrome, même s'il est aussi possible de se passer du cuivre et de nickeler directement l'acier. Comme l'épaisseur de la couche de chrome est environ 100 fois moins épaisse que celle de nickel on ne risque pas d'enlever celui-ci (en continuant l'opération très longtemps on finirait par enlever le nickel aussi).
Une référence intéressante :
https://emeraldcoatings.com/wp-content/uploads/2018/09/Stripping-chrome-plating.pdf
Dans cet article ils utilisent une batterie 12 V et des ampoules qui servent à régler l'ampérage. Si vous désirez par exemple un ampérage de 5 A avec une batterie 12 V il faudra mettre une ampoule de 60 W dans le circuit. Personnellement j'ai utilisé un générateur.
C'est donc un bon moyen de retrouver l'aspect d'origine si vous cassez une pièce nickelée sur votre moto d'avant 1930 environ et que vous pouvez trouver une pièce compatible moderne et chromée, par exemple une poignée de frein, une manette d'avance à l'allumage ou ... une pédale.
Bon hiver à tous.

xxxxxxxxxxxxxxxxxx

Old **M**otor **C**ycle **A**dventure asbl

Cette asbl, émanation des clubs Classic Motorcycles Belgium, Limburgse Oude Motoren Club et du Royal Vétéran Moto Club Belge, organise tous les deux ans, une grande aventure pour les motos d'avant 1946.
Après une longue trêve covid, l'OMCA vous invite à participer à la prochaine aventure qui nous conduira à Ljubljana (Slovénie) du 1 au 9 juillet.
Trois jours pour aller jusque Bovec (Slovénie)
Un jour : Boucle de Bovec à Bovec
Un jour : Bovec Ljubljana Bovec.
Quatre jours pour revenir en Belgique.

Nous cherchons un ou deux ouvreurs à moto moderne ainsi qu'un couple en voiture qui s'occuperait des achats et préparation des « pic-nic » de midi.

Si l'Aventure vous tente n'hésitez pas à contacter rapidement michelbovy@yahoo.fr

Conférence

« C'est l'histoire d'un petit gars qui n'y connaissait rien à la moto mais qui rêvait de parcourir le monde en chevauchant une bécane. Un petit gars comme vous à vos débuts, sans expérience et sans connaissance mais avec des rêves plein la tête. Poussé par la puissance de ceux-ci, cet aventurier en herbe mettra tout en œuvre pour accomplir ses rêves et effectuer un voyage de onze mois, jusqu'au Kazakhstan, avant de revenir. »

Antoine viendra nous présenter son aventure à 20h ce 25 février 2023 à l'auditorium du musée des transports de Liège.

Outre son film, il nous contera ses préparations, ses joies et ses peines ainsi que les fabuleuses rencontres humaines faites au long des 11 mois et 35.000 km d'aventures. Nous terminerons par un échange de questions- réponses.

Venez nombreux à ce dépaysement garanti !

Parking au Musée des transports en commun, Rue Richard Heintz 9 – 4020 Liège.

PAF 8€. Réservation souhaitée info@vmcb.be ou Louis Esser 0499590451

Dans le rétro

Motard d'Outre Rhin en 1928.

Notre ami Heinz Rovenich nous transmet un texte issu de l'ouvrage 'Opa Geuder erzählt ' d'Ernst Geuder dans lequel ce dernier conte les aventures de son grand-père, motard en Allemagne au début du 20ème siècle.
Ce chapitre, aimablement traduit de l'allemand par Heinz, décrit, avec les ressentis de l'époque, un raid que 'Opa Geuder' a accompli en 1928 au guidon d'une moto FN.
Le voici tel que Heinz nous le livre (ou presque…).

Un raid non-stop Berlin- Liège en 1928

Depuis des années, j'avais l'idée d'accomplir le trajet Berlin-Liège en un seul jour.
Pour l'époque, cette distance (730 kms) paraissait gigantesque et passait pour une utopie même aux yeux des représentants de la marque.
Pourtant, les motos du milieu des années 20 étaient déjà équipées d'un moteur très puissant mais étaient handicapées par leurs pneus à talons.
De plus, mes amis me mettaient en garde contre l'immense effort physique et psychique qu'un tel raid pouvait occasionner au pilote dont l'organisme serait très éprouvé par les chocs occasionnés par les routes allemandes encore très primitives à cette époque..
Mais j'étais obnubilé par mon idée et je croyais fermement à la possibilité de la réalisation, prenant comme exemple les grandes performances des motocyclistes de longues distances contemporains, avec à la tête leur doyen Julius von Krohn, surnommé Jule,
De plus, je ne manquais pas d'observer que ma moto avait maîtrisée la distance Océan Glacial-Berlin.
Mais dans ce cas, les étapes quotidiennes restaient limitées dans un cadre normal.
Inutile de parler d'un raid non- stop en 1928.
|J'avais reçu des usines FN le plus récent modèle, une 350 Mono quatre- temps, le célèbre modèle Sahara, équipée d'origine de pneus 'ballon', et je me sentais comme dans un berceau, même sur les moins bonnes routes, grâce à ces pneus géants,
Selon le prospectus, la Sahara devrait atteindre les 95 Km/h.
Cette machine me semblait être juste l'idéale pour pouvoir oser la distance Berlin-Liège en un jour. |
Quand je me présentai avec mon plan à la Représentation Générale des Usines FN à Berlin en juin 1928, on me ne rit pas à la face, mais personne ne croyait à la possibilité de réussite,

même si on était habitué depuis des dizaines d'années à toutes sortes d'excentricités de ma part.
Je dois ajouter, que, suite à la guerre perdue, et à l'inflation qui s'ensuivit, les chaussées étaient dans un état aussi lamentable que peu de gens peuvent encore s'imaginer aujourd'hui.
Le réseau des stations d'essence était très réduit, et fermé la nuit.
J'étais conscient de tous ces problèmes, mais je nourrissais la ferme volonté de surmonter tous les obstacles qui se dressaient sur mon chemin.
Maintenant, il fallait chercher un co-équipier, qui devrait être un pilote de première classe, autant qu'un bon mécanicien, et, le plus important, aussi dur et résistant que moi- même. Après avoir cherché assez longtemps, je le trouvai dans la ville de Werneuchen, près de Berlin.
Mon ami Reinhard Schmalle, maître mécanicien, bien connu à Werneuchen, comme expert motocycliste, accepta avec plaisir et moi, je ne pouvais pas trouver mieux.
Dans la plus grande discrétion, nous accomplîmes les préparations en ne négligeant aucun détail.
Ma FN, qui avait déjà 40.000 Km à son actif, fut remise complètement en ordre par la Representation Generale FN à Berlin, et le jour du départ fut fixé au 20 juillet 1928.
Le 18 juillet, je reçus du service météo l'information suivant laquelle le beau temps ne durerait que jusqu'au 19 juillet.
Pour cette raison, nous avançâmes le départ à minuit la nuit 18 au 19 juillet, soit le 19 vers 0 heures.
Le lieu de départ était Werneuchen, 30 Km nord- est de Berlin, prolongeant de 30 kilomètres le trajet jusque Liège.
Chargée 'jusqu'aux dents' avec du matériel de toutes sortes, notre sage FN fut menée à l''Aigle Noir', où attendait déjà la commission d'épreuve du Moto Club de Werneuchen, avec le President Schorsch Triebel à la tête, pour être présente à notre départ.
Mon père me donna encore au dernier moment une saucisse sèche, que Schmalle rangea vite, alors que l'horloge de la tour commençait à sonner minuit.
An même moment, le moteur démarra dans un bruit de tonnerre, et, accompagnée des 'hurrah' de l'assemblée, notre FN s'élança à travers la foule avec nous en selle.
Notre grande aventure avait commencé.
Dans les villages, que nous traversions à une allure folle, les vitres devaient trembler car au lieu de l'échappement normal, j'avais fait installer un tube de grand diamètre à l'extrémité aussi large qu'un tuyau de poêle et sans aucun étouffement de bruit.
A l'AVUS de Berlin la machine est arrivée à plus de 115 Km/h.
Bientôt, après Ahrensfelde, où nous avons franchi la limite de la ville de Berlin, notre chemin de douleur commençait.
Jusqu'à Weifensee,| nous roulâmes sur une digue de rondins, avec des trous profonds nous donnant un avant-goût de ce que nous allions subir par la suite
En un éclair, nous traversâmes le 'Brandenburger Tor' en direction de la
Chaussée de Charlottenburg, et quelques minutes plus tard, arrivâmes à l'AVUS à la vitesse de 100 Km/h.
En peu de temps, nous sommes deja à Potsdam, où l'horloge de l'ancienne église de la garnison indique la première heure de la nouvelle journée.
Un regard sur le tachymètre me montre, que nous avons, malgré la traversée de Berlin, parcouru 60 Km pendant la première heure.
Maintenant, nous attend la longue série des lacs de la Havel, avec leurs dangereux virages envahis de brumes grises, qui me forcent souvent à repousser la manette de gaz.

Après ça, c’est Werder, le paradis des fruits pour les Berlinois, puis ensuite Brandenburg sur Havel où les fenêtres éclairées des usines Brennabor semblent nous adresser un dernier adieu.
Nous arrivons ensuite avec fracas dans les forêts endormies.
Gentin, Burg !
De temps en temps je tâtonne derrière moi, pour m’assurer, que mon passager est encore là, et je jette un regard vers l’est, impatient que se montrent les premières lueurs du jour naissant.
Tout doucement, l’aube se lève, accompagnée de quelques minutes de pluie très fine que je ressens comme rafraîchissement.
Au moment où je lis le panneau ‘Magdeburg’, je vois la première strie rose au ciel, et la montre à l’ami Reinhold.
Après, j'arrête le moteur, et laisse rouler la moto jusqu’au ‘Stop’ devant le pont de l’Elbe. Il est temps de faire le plein et nous descendons tous deux avec les membres raides.
Reinhold saisit quelques bidons de deux- litres d’huile, remplis d'essence, dont le contenu disparait dans le réservoir.
Ensuite, les bidons vides (qui feraient aujourd’hui la joie des collectionneurs) atterrissent dans le fossé en une démarche très écolo.
Quelques secondes plus tard, nous redémarrons et, un peu plus loin, nous traversons à la vitesse du vent et dans un bruit de tonnerre Magdeburg endormi.
Schmalle m’a remplacé au guidon, et, de mauvaises routes et de nombreuses côtes nous mènent la vie dure.
Et, par-dessus tout, le moteur commence à pétarader et tourne| irrégulièrement.
Carburateur encrassé !
Nous commençons à démonter en râlant. Nous éliminons des crasses de la ligne d'essence, opération qui nous fait perdre beaucoup de précieux temps.
Finalement, le moteur tourne impeccablement, et bientôt Helmstedt émerge devant nous. Notre prochaine étape, c’est Braunschweig.
J’avais déjà calculé le temps qu’il nous faudrait pour y arriver quand je vois un panneau ‘Deviation”!
Naturellement, ici on reconstruisait la route.
Sur des chemins ‘inadmissibles’, où j’ai toutes les peines à ne pas tomber de la selle arrière, on avance en première vitesse.
De cette manière, jurant pendant une demi- heure, nous avançons surtout dans de la boue et de la terre sur une route totalement dévastée| jusqu’à ce que nous arrivions enfin sur la route principale.
Enfin nous arrivons a Braunschweig et nous berçons dans l’espoir qu’à présent, notre chemin de douleur sera terminé.
Que nenni : Encore et encore des déviations nous conduisent sur des chemins de charrues de cinquième ordre, et les derniers 35 Km avant Hannover se changent en plus que 100 Km de martyre, après que nous nous soyons perdus à la suite de l’irrégularité des panneaux indicateurs.
À Hannover je remplace Schmalle fatigué.
Nous parcourons lentement la ville historique, avec ses très anciennes et très belles maisons à colombages.
Je me remémore l’époque, avant là grande guerre, où je participais à de très dures compétitions sur ma quatre- cylindres FN sous la joie bruyante des Hannovriens sportifs contre les meilleurs concurrents, sur la piste de béton à la , Tour de Cheval“.
Il n’y avait pas d’autre ville allemande, ou nous étions accueillis et fêtés avec un tel enthousiasme qu’à Hannover.

Les organisateurs de la course, le maire, et le commandant de l'école équestre organisaient un souper grandiose.
Tout cela me revenait en mémoire, quand nous étions déjà depuis longtemps sur la route en direction de Minden-Bad |
Nenndorf, Stadthagen et Bückeburg passent comme dans un rêve, et malgré le terrain montagneux, je parvirens à regagner le temps perdu avec les déviations.
Soudain, la moto commence à osciller et à cahoter. Heureusement, nous roulons en côte à viitesse reduite.
Pneu arrière crevé ! Cela nous manquait !
A cette époque, le cheval régnait encore les routes, et les clous de fer à cheval n'étaient pas une rareté.
Trois clous de grande taille !
Tous nos jurons ne servaient à rien, il fallait réparer malgré notre épuisement.
Chacun de nous avait une chambre en croix autour la poitrine, et ce fut bientôt réparé.
Devant Hameln, il y a encore eu plusieurs déviations, qui nous ont couté du temps
A cette époque, 1928, partout dans le « Reich", on réparait et construisait de nombreuses routes. Le service des routes| n'existait pas depuis longtemps, et, de ce fait, nous roulions souvent au hasard, sans la moindre idée de l'état des routes à parcourir.
L'horloge avance sans pitié, et Liège est encore loin !
Jusque-là, il pouvait arriver encore nous arriver beaucoup de choses, même si notre brave moteur tournait parfaitement.
Une grande chaleur baignait ce 19 juillet 1928, mais nous deux le ressentions très peu, parce que le vent du déplacement nous soufflait plus de fraîcheur que nécessaire.
Bad-Lippspringe! Le pavement ici est exceptionnellement mauvais, et, dans les trous, aurait pu se cacher un chien de taille moyenne.
Agités et secoués, battus impitoyablement, par nos sacs à dos, ainsi nous balançons-nous avec notre moto crachotante a travers Bad Lippspringe, quand je remarque soudainement, que nous avons encore une fois un pneu 'plat" derrière.
Juste après, nous dérapons dans un trou profond de la rue.
Nous culbutons avec la machine.
Reinhold saute hardiment de la machine et se foule l'épaule.
Je suis presque assommé, et reste sous la moto avec la
rotule droite brisée.
Des mains secourables me tirent de là, m'escortent dans une tonnelle de jardin, et me servent des rafraîchissements, pendant Reinhold change la chambre arrière encore une fois crevée. J'ai des douleurs au genou, mais pas question que décide l'annulation du tour.
Après plus d'une heure, je me sens mieux, et prends le guidon de la moto, qui est restée totalement intacte.
Par Paderborn, Erwitte, Soest, nous arrions dans le| " ,Ruhrgebiet".
Mes douleurs augmentent de minute en minute, et Reinhold frotte souvent discrètement son épaule foulée.
Le voyage à travers la région industrielle était à cette époque aussi plaisante qu'aujourd'hui.
Les villes se succédaient avec rarement des distances libres entre elles.
Enfin, nous sommes à Wuppertal, et, après d'innombrables déviations, nous atteignons Elberfeld- Barmen.
Les douleurs dans mon genou sont devenues si insupportables que je dois rendre le guidon à Schmalle.
Je lui dis seulement d'ignorer mes cris de douleurs, qu'en vérité, ça ne serait rien.
Peu après le changement de pilote, nous sommes arrêtés par un contrôle policier.

Lorsque nous redémarrons le moteur, les agents ne remarquent pas l'absence du silencieux. Avec peu de gaz, la moto ne tourne pas trop bruyamment et, quand on démarre en deuxième en faisant patiner l'embrayage, on peut conserver ce silence.
25 Km avant Cologne nous voyons une fois de plus le mot « Deviation".
Cette fois- ci, nous ignorons le panneau.
Au chantier, la journée de travail était déjà terminée.
En roulant sur des pierres et des blocs, nous nous luttons jusqu'à la bonne route.
Une grande satisfaction nous envahit quand nous apercevons les flèches de la grande cathédrale de Cologne dans la brume dorée du soir d'été.
Bientôt, nous entrons au Deutz, et sur le pont suspendu par des chaînes, nous pénétrons dans la ville.
Cathédrale grandiose, dont la silhouette merveilleuse nous salue au milieu du pont, dans les premières lumières des réverbères.
Traversant le Neumarkt, nous roulons en direction d'Aix- la- Chapelle, et, sur une rue magnifique, très large, et en bon état, nous filons à la vitesse de 90 Km/h vers Aix-la-Chapelle.
La nuit est tombée maintenant, mais nous avons la certitude, d'arriver à Liège bien avant minuit.
Avant Aix- la- Chapelle je suis obligé, malgré mes douleurs du genou, de reprendre la conduite, parce que Reinhold est presque engourdi par le froid et incapable de bouger ses doigts.
Bien que nous ayons eu une chaude journée, le vent piquant et incessant à vraisemblablement pompé toute la chaleur de notre corps, et, de cette façon, nous avons fort froid, comme lors d'une journée hivernale.
Avec mauvaise humeur, nous parcourons Aix- la- Chapelle et demandons des informations pour la traversée de la ville en direction de Liège.
Nous nous perdons en ville, et pas moyen d'obtenir des renseignements.
Nous atterrissons devant la gare.
Par hasard j'entends parler de la " Rue Emmich", et, me rappelant, que c'était le général, qui avait pris Liège lors de la guerre, je quitte Aix par cette rue après un tâtonnement inutile d'une demi- heure en direction Liège.
Après avoir traversé une forêt sombre nous atteignons enfin le poste de douane de Bildchen" vers 21.30 h.
Un agent très aimable nous contrôle, en nous disant en même temps que le bureau belge est déjà fermé ne rouvrirait que le lendemain vers 9h.
Malgré qu'il nous l'ait déconseillé, nous continuons notre marche à travers le no man's land en direction du poste de la douane belge. Dans une cabane de bois à côté de la barrière se trouvent plusieurs agents et des personnages civils.
Une lampe à pétrole illumine faiblement juste l'espace nécessaire.
Moi, j'explique mon souhait en langue allemande aux agents.
Ils répondent, que c'est impossible pour eux de nous laisser passer, que les bureaux sont déjà fermés depuis 19h.
Toutes nos prières sont inutiles, et, déjà, je crois, que notre plan de voyage fait naufrage si peu avant l'arrivée.
Mais je continue à affirmer qu'il reste encore assez de temps, et indique le tout sur une carte : dans un Français impeccable.
Je décris notre projet aux douaniers, et précisons que nous roulons sur une moto fabriquée à Liège et que la Belgique elle- même subira les conséquences si nous n'arrivons pas à Liège dans les plus brefs délais.

En plus, je menace de retourner à Aix pour téléphoner au préfet de Liège afin de lui communiquer que notre succès est anéanti pour des raisons de formalités..
Puis je montre comme preuve notre attestation de départ de Werneuchen.
Soudain je vois s'éclairer les yeux d'un des douaniers.
Vous êtes le pilote de course FN, monsieur Geuder?“ me
Demande »t »il.
Devant mon affirmation, il me tend joyeusement les deux mains, et ses collègues se joignent à ce geste.
Il prend des verres à Cognac, les remplit et me salue avec plaisir.
Ensuite il m'invite à lui rendre tous mes papiers de douane, plus 9,- RM, me propose une quittance sur tout ça, et ouvre la barrière, après m'avoir assuré qu'il m'enverrait mes papiers à l'hôtel à Liège.
Accompagnés des meilleurs voeux des douaniers, mais malheureusement sur une rue au pavement des plus minables, nous nous entamons la dernière étape.
Nous sommes terriblement agités, mais malgré tout fort heureux.
Seul le fait, que maintenant, je ne possède aucun papier de légitimation, m'inquiète quelque peu.
Dans une petite ville, les barrières de chemin de fer sont à ce moment fermées, et environ 40 Belges, la plupart avec des vélos, sont rassemblés devant.
Dès qu'ils l'aperçurent, notre moto est entourée des gens curieux, et j'entends des murmures: "FN, FN!“
A ce moment, un des ouvriers s'adresse à moi et me demande d'où nous venons.
Quand je lui réponds en Français, que nous sommes exactement partis à minuit de 30 Km derrière| Berlin, les visages montrent un étonnement incrédule.
On nous offre des cigarettes, et les questions n'en finissent pas.
Et maintenant je fais ce que m'avait conseillé de faire en urgence l'attaché de l'ambassade belge à Berlin : monsieur Jolly, en raison de la haine contre les Allemands encore présente en Belgique : je donne mon nom et ma nationalité.
L'effet est surprenant.
Quelques vieux ouvriers se jettent sur moi m'arrachent presque les bras par enthousiasme. Pas de trace de haine contre les Allemands !
A ce moment, un train de marchandises s'approche, et, quand on ouvre les barrières, je donne un fort coup de gaz, et démarre sous les applaudissements des Belges.
Ensuite, nous traversons Verviers en direction de Liège.
Sur le mauvais pavement, les lourds sacs à dos martèlent notre dos endolori, malgré que nous roulions seulement à 30 Km/h.
Peu à peu, à notre grande satisfaction, la route| devient un peu meilleure, et je monte la vitesse à 50 Km/h.
On ne voit plus aucun panneau indicateur, la nuit est noire comme des corbeaux, pas d'étoile qui luise dans le ciel.
La route n'en finit pas, et déjà, nous craignons de nous être perdus.
Pas un être vivant qui puisse nous renseigner ne se laisse voir dans les localités.
Alors que nous roulons sur une rue très raide, un chat traverse devant nous.
Bon ou mauvais signe ?
Un couple âgé sort de l'ombre pour traverser également la rue.
Je stoppe et demande aux vieilles gens quelle est la distance environ jusque Liège.
La réponse est bouleversante : Nous nous trouvons déjà dans un faubourg de Liège !
Je les remercie, et continue la montée.
Arrivé presque au sommet, la vue change d'un coup : devant nous.

Je vois une mer des lumières : Liège !
J'arrête un moment et nous nous régalons de à cette vue superbe de la ville toute éclairée.
Nos coeurs s'emballent et toutes les douleurs sont comme envolées.
Seul un sentiment de triomphe emplissait nos pensées.
Nous sommes les vainqueurs et avons, malgré tous craintes, parcouru en un jour la distance gigantesque de la Spree jusqu'à la Meuse !
Avec le moteur débrayé, nous descendons la longue pente vers Liège, passons lentement, la Meuse sur un pont en bois derrière de lourds chariots à chevaux belges et nous arrêtons devant un agent de police, pour lui demander le chemin vers la Place du Théâtre.
À mon étonnement, l'agent répond, qu'il n'y a pas de Place du Théâtre à Liège.
Quand je lui demande, comment s'appelle la place devant le théâtre, il me dit, que c'est la Place Grétry, du nom du compositeur belge.
Puis, en trois minutes, nous sommes devant le théâtre de la ville, et en face, nous voyons sur une enseigne lumineuse, le nom de notre point de réunion :' Hôtel de l'Europe".
Je n'ai jamais vu une plus belle enseigne.
Nous sommes au but !
Je gare la moto au bord du trottoir, et, quand nous voulons descendre, mes genoux s'effondrent. Mon ami Reinhold ne termine pas mieux. Nous sommes totalement épuisées.
Au prix de grands efforts, je clopine dans le hall de l'hôtel vers le vieux portier qui me reconnaît de mes visites précédentes et qui me salue cordialement.
Et puis, il inscrit directement l'heure d'arrivée : C'est le 19. Juillet 1928, vers 22.48 h, confirmée téléphoniquement par un appel à la poste principale.
Monsieur Glaser, le directeur de chez FN, qui voulait nous attendre à l'hôtel, déclara que les Messieurs ont attendu et ont conclu que nous n'arriverions pas avant midi le jour suivant. Alors, ils ont préféré visiter le théâtre.
Je demande au portier, de ne pas leur déranger, et je réserve une chambre.
Nous sommes vraiment fatigués.
Le directeur de l'hôtel et de nombreux hôtes nous entourent et nous serrent les mains, mais ça ne nous fait aucun effet.
Aussi, refusons-nous l'invitation à un somptueux souper ainsi que le Champagne offert.
Nous attachons notre moto avec une serrure de sécurité, et ensuite, le directeur de l'hôtel nous mène à notre chambre.
A notre demande, on nous remplit directement un grand siphon d'eau minérale gazeuse.
Et puis, nous nous regardons dans le miroir.
Je suis presque effrayé devant ma propre image !
Deux faces pâles, le corps couvert d'un bout à l'autre de boue, de graisse et d'huile nous contemplent.
Ce n'est qu'après plusieurs lavages et brossages que nous retrouvons notre aspect d'êtres humains.
Nous renonçons à un bain en raison de| notre profond épuisement.
Avidement, nous avalons l'eau fraîche puis brisons en deux la saucisse, reçue comme cadeau d'adieu à Werneuchen, l'avalons, et ensuite, nous nous plongeons dans un sommeil de mort, mais avec néanmoins un sourire heureux sur les lèvres.
Un chapitre du livre, Opa Geuder erzähit", ISBN 978-3-7688-5269-2 (€ 14,90)
traduit" par Heinz Rôvenich
Mis en forme par Jean-Pierre Beaufays.

Dernière minute

D'ici un mois environ, nous mettrons en vente une nouvelle gamme de vêtements comprenant des T-shirts, polos, polars, gilets de sécurités, casquettes et des vestes softshell au logo du RVMCB.
Louis Esser est en charge de la gestion du stock.

L'article du mois

Saroléa Atlantic suite

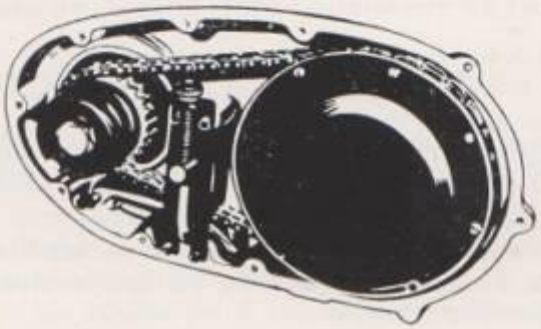
Jean-Pierre Beaufays

CHAINES

Les chaines doivent être bien soignées.

Beaucoup de motocyclistes les négligent ; dans ces conditions, les meilleures chaines auront un rendement réduit.

CHAINE AVANT



La chaine avant, ainsi que l'embrayage et l'amortisseur de chocs au pignon moteur, sont protégés par un carter en aluminium. La tension peut être vérifiée par le bouchon de visée et son réglage s'effectue au moyen d'un sabot tendeur qui appuye sur le brin inférieur.

Pour régler, desserrez de 2 ou 3 tours le contre-écrou hexagonal visible dans l'orifice du bouchon, puis vissez à l'aide des doigts l'écrou moletté qui fait monter la tige et le sabot tendeur jusqu'à ce que la tension désirée soit obtenue (oscillation maximum de 10 mm. au milieu de la chaine). Rebloquez le contre-écrou hexagonal et replacez le bouchon.

Un changement de chaine ou de démultiplication (pignon moteur) nécessite l'intervention de l'agent. Dans ce cas, un léger ajustement de la position de la boite de vitesses a été prévu de façon à tendre la chaine au départ avec le minimum d'action initiale du sabot tendeur.

VIDANGE. — (voir entretien) s'effectue par le bouchon prévu à l'arrière, en dessous.

GRAISSAGE. — Versez de l'huile très fluide S.A.E. 20 ou 10 (environ 200 cm^3) par le bouchon de visée jusqu'à ce qu'elle affleure au trou de la « vis de niveau ».

CHAINE ARRIERE

Cette chaine étant très exposée, il est recommandé de procéder à un nettoyage tous les 2.000 km.

Pour la décrasser, un lavage à fond dans du pétrole.

Après égouttage, tremper la chaine dans une cuvette d'huile tiédie.

AJUSTAGE. — Vous réglez la tension de chaine au moyen des tendeurs prévus aux pattes de la fourche oscillante.

Il faut une oscillation totale au milieu du brin de 15 mm si la roue est sur le sol, et 2 personnes assises sur le siège, donc amortisseurs comprimés vers la mi-course. De 55 mm si la roue est sur le sol, personne sur le siège, donc amortisseurs presque complètement libres.

Pour allonger, raccourcir ou réparer une chaine, servez-vous d'un dérive-chaine et des maillons spéciaux prévus pour cet usage.

Lors du remontage de la chaine, il faut que le ressort-sûreté du maillon amovible se place de telle façon que son extrémité ouvert soit tournée dans le sens opposé à la marche de la chaine.

Il importe également que ce ressort soit placé du côté extérieur de la chaine, ceci afin de faciliter le démontage.

ROUES

Les roulements sont du type à rouleaux coniques. Le montage est différent et, de ce fait, le mode de réglage est aussi un peu différent.

A L'AVANT : les bagues extérieures sont fixes dans le moyeu et l'un des cônes peut coulisser pour le réglage du jeu.

A L'ARRIERE : les cônes sont fixes et l'une des bagues extérieures coulisse.

ROUE AVANT

LE JEU PEUT ETRE REGLE avec la roue montée dans la fourche.

1. Desserrez l'écrou extérieur de la broche et relâchez la clavette qui bloque l'entretoise dans la patte.
2. Décalez le contre-écrou 6 pans, côté opposé au frein.
3. Réglez le jeu (plutôt libre) au moyen de l'écrou cylindrique (2 plats).
4. Recalez le contre-écrou, puis l'écrou de broche.

5. En tenant les poignées du guidon, roue sur le sol, secouez la fourche comme sous l'effet des chocs de la route, afin que les fourreaux s'alignent correctement.

6. Bloquez la clavette à la patte.

7. Vérifiez le jeu latéral sur un tour complet de la roue, environ 0,05 mm. au moyeu, ce qui correspond à un balancement juste perceptible à la jante (max. toléré à la jante : 4 à 5/10).

Pour enlever la roue hors de la fourche

1. Déconnectez la commande de frein au plateau.
2. Enlevez la vis fixant la biellette à la fourche.
3. Relâchez la clavette à la patte.
4. Après avoir dévissé l'écrou, retirez la broche.

Pour remonter la roue dans la fourche

1. La roue étant en place, replacez la broche (bien graissée) et son écrou, sans bloquer.
2. Connectez le câble de frein puis replacez la vis de biellette.
3. Bloquez l'écrou de la broche.
4. Secouez la fourche, comme ci-dessus.
5. Bloquez la clavette à la patte.

ROUE ARRIERE

POUR REGLER LE JEU, IL FAUT D'ABORD RETIRER LA ROUE HORS DU CADRE.

Pour enlever la roue

1. Déconnectez le maillon amovible de la chaine et l'écrou de la tringle de frein.
2. Dévissez l'écrou de broche, retirez la broche.
3. En pivotant la patte opposée au frein, vers l'extérieur, l'entretoise amovible tombe et la roue peut être retirée en inclinant la machine vers la gauche.

Pour régler le jeu

1. Dégagez la sûreté du contre-écrou à encoches, côté frein.

2. Desserrez légèrement ce contre-écrou.

3. Réglez le jeu (plutôt juste) au moyen de l'écrou cylindrique central servant de butée à la bague.

4. Resserrez le contre-écrou et engagez la sûreté.

5. Quand la roue est remontée dans le cadre, avec broche (bien graissée) bloquée par son écrou, vérifiez le jeu comme pour la roue avant.

Pour remonter la roue

Voir démontage en sens inverse.

CREVAISON A LA ROUE ARRIERE

Plutôt que de démonter la roue du cadre, il est beaucoup plus rapide et aisé de procéder comme suit :

1. Moto sur le pied support, placez-vous du côté opposé au frein. Dévissez la valve et son contre-écrou à la jante et dégonflez ENTIEREMENT si nécessaire.

2. Pressez latéralement tout le pourtour du pneu, afin de le décoller de la jante et FAITES TOMBER LA TRINGLE DANS LE FOND DE LA JANTE au côté opposé de la valve.

3. Placez un premier démonte-pneu à proximité de la valve, faites sortir la tringle et accrochez à un rayon.

Idem avec le second à 10 cm. du premier.

4. TOUJOURS EN MAINTENANT D'UNE MAIN LA TRINGLE DANS LE FOND DE LA JANTE, faites-la sauter complètement avec le 3e outil.

5. La chambre à air est accessible. Si vous le jugez nécessaire, vous pouvez la remplacer en dévissant l'écrou de broche et retirant cette dernière suffisamment pour que l'entretoise amovible tombe (faire pivoter la patte) et donne un passage libre.

6. Au remontage, facilitez la mise en place de la dernière portion de tringle en procédant comme au n° 2 ci-dessus (chambre à air gonflée TRES MODEREMENT).

PNEUS

Vérifiez souvent s'ils sont exempts de clous, coupures profondes, fendillement prononcé (risque de crevaison) et si les pastilles sont encore en bon état.

Si une crevaison se manifeste, limitez les dégâts en vous arrêtant de suite, sans freiner cette roue.

Ne conservez pas de chambres avec de nombreuses pièces et faites vulcaniser celles-ci pour éviter le décollage en été.

Surveillez le tube de dissolution de votre nécessaire.

Maintenez une pression suffisante, assurez-vous de la position des valves (toujours bien serrées, perpendiculaires à la jante) sinon, sous l'effet de chocs violents, le pneu peut tourner et arracher la valve.

Enfin, en cas d'immobilisation prolongée, garez votre machine sur le pied support.

JANTES ET RAYONS

Vos rayons doivent rester tendus, sinon le voilage de la roue ou la casse des rayons est à craindre.

Les jantes doivent être indemnes de fentes, bosses ou rouille à l'endroit des tringles.

GRAISSAGE

Tous les 12.000 kilomètres maximum, démontez les roues. Dévissez les cache-poussières (un filet droit côté frein, un filet gauche côté opposé).

Nettoyez, rincez et séchez à fond les roulements et l'intérieur du moyeu.

Garnissez chaque roulement, à l'intérieur de la cage, de graisse telle que Shell Retinax A. Ne pas bourrer, mais n'utiliser au plus que la moitié du volume libre disponible.

Il est important de nettoyer à fond pour éliminer la graisse sale et usée.

Remontez les cache-poussières bien garnis de lubrifiant.

FREINS

Le tambour de la roue avant est soudé sur le moyeu ; celui de la roue arrière est fixé par boulons.

Les plateux porte-segments sont en aluminium coulé ; l'avant est centré sur la buselure porte-roulements et calé en place par un écrou ; l'arrière est centré sur une buselure concentrique à la broche de roue, et fixé sur la patte de suspension par un écrou. Si ces écrous ont été desserrés, il importe de les bloquer à nouveau en actionnant le levier de la came de manière à centrer les garnitures dans le tambour. Cette précaution supprime la courte période d'un freinage moins puissant jusqu'à ce que la portée soit rétablie complètement. L'eau diminue momentanément l'efficacité des freins, mais l'huile et la graisse la détruisent, et il faut éviter leur contact avec tambours et garnitures.

Avant les longues périodes HUMIDES de l'hiver, enduisez d'un rien de graisse graphitée les axes de cames.

REGLAGES

Pour compenser l'usure, il est nécessaire d'ajuster les commandes :

A L'AVANT, au moyen du barillet à la patte de fourche.

A L'ARRIERE au moyen de l'écrou en bout de tringle.

Après un long kilométrage, les réglages successifs ont amené les leviers et leurs cames dans une position qui réduit de plus en plus leur course EFFECTIVE et la valeur du freinage ; il ne faut pas attendre pour vérifier l'état des segments.

Atmosphère cuir

Roland Mignolet

Selles
Garnissage de side-car
Garnissage automobile

643, Chaussée de Tongres
4452 WIHOGNE

atmospherecuir@yahoo.fr

04 278 32 50

TOITURE SANTO

Père et Fils

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

Billet d'humeur

Jean-Pierre Beaufays

Paradoxe

Hier, c'était la bourse de Marche.
De plus en plus intéressante au cours des années et en passe de devenir la bourse d'anciennes motos n°1 en Belgique..
Outre le plaisir de rencontrer de nombreux copains avec qui deviser agréablement, tout le monde pouvait y trouver son compte, même les amateurs de 'très vieilles'.
Pas mal d'exposants inhabituels, certains venus du nord de notre pays et d'autres d'outre-Quiévrain.
Dans le matériel proposé à la vente, on trouvait des machines et des pièces manifestement extirpées du stock de collectionneurs soit décédés (ils sont malheureusement de plus en plus nombreux), soit désireux de 'réaliser' une partie du leur patrimoine, inquiets quant à l'avenir de notre hobby.
L'assistance était, comme toujours, composée d'une majorité de 'cheveux blancs' mais quelques jeunes, certes minoritaires, pouvaient nous faire espérer une relève assurée.
Une nouvelle inquiétude taraudant de nombreux collectionneurs, est le 'contrôle' technique'.
Je ne reviendrai pas sur son application, la Fédération en propose un descriptif détaillé dans le dernier numéro de sa revue.
Comme tous les membres du RVMCB reçoivent cette revue, je ne peux que les inviter à en prendre connaissance.
Evidemment, si la réglementation qui manifestement a très peu tenu compte des véhicules anciens lors de son élaboration doit être prise à la lettre, il y a lieu de s'inquiéter.

Notamment si on veut immatriculer ou vendre des machines stockées depuis longtemps et pour lesquelles nous ne possédons bien entendu plus aucun document.
De récents courriers sembleraient démontrer que le RVMCB pourrait faire autorité pour l'authentification de ces machines.
Mais il ne faut à mon avis pas 'crier avant d'avoir reçu le coup'.
Cette réglementation doit encore faire sa crise de jeunesse et subira certainement encore pas mal d'adaptations pour des cas particuliers dont ses créateurs n'ont pas tenu compte avant d'arriver à une situation logique et rationnelle.
Avant de hurler à la mort des anciennes motos, tentons l'expérience ou laissons-la tenter par des copains afin de nous rendre compte de la réalité du terrain.
Nous verrons si la conclusion sera positive ou négative.
En attendant, je préfère dormir sur mes 2 oreilles…..Encore qu'à moins d'avoir un oreiller conçu spécialement à cet effet, je vois mal comment cet exercice puisse être possible.
Pour en revenir à la bourse, ces inquiétudes ne semblent pas calmer les exigences des vendeurs.
Si on pouvait acquérir une épave de cyclo pour quelques centaines d'€, certaines même ayant manifestement souffert des inondations, les 'hauts de gamme' explosaient le budget de la majorité des collectionneurs présents.
Qui peut acquérir une Indian, certes exceptionnelle, pour laquelle il fallait débourser le prix d'une maison moyenne ?
J'ai bien ma petite idée la dessus mais tout ce que je dirai est que ces personnes ne se retrouveront jamais au départ d'une de nos balades, dont ils n'ont d'ailleurs rien à foutre.
Pas plus d'ailleurs que de la moto en tant que telle.
Ceci explique-t-il ce paradoxe ? Des objets dont la valeur s'accroit au-delà de toute logique alors que leur avenir est mis en cause.
En attendant, préparez bien vos machines en vue de la saison 2023.

Invitation

Nouvelle organisation !!

Le dimanche 04 février 2023, 1ère balade des Lacs Gelés.

Balade hivernale de +- 120KM au départ du terrain de foot (Rue Fontaine 5650 Yves Gomezée)

Accueil à partir de 08h30
Départ 09h30
Retour pour le diner vers 12h30

paf 25€ comprenant: inscription petit déjeuner, arrêt surprise, apéro, The Raclette et la bouteille de vin à table.

Pour les personnes désirant profiter de la raclette au retour des motos => 20€.

Clôture des réservations le 29 janvier

!!!!! BALADE ORGANISÉE UNIQUEMENT POUR MOTOS DONT LE MODÈLE DE FABRICATION EST ANTÉRIEUR À 1961 !!!!!

Balade représentée par Pierre Tilman en collaboration avec Pierre Tournay et Les Gilles Yvetois. 0472 /104.966

<u>Samedi et dimanche 4 et 5 mars, 35ème salon champenois.</u>

La marque à l'honneur de cette année est, une fois n'est pas coutume, un fabriquant de motos. 100 ans de la naissance des motos française Dollar.

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

Dès à présent, envoyez par mail votre annonce à editeur.vmcb@outlook.be

A vendre

Durée de publication de votre annonce « A vendre » dans 3 revues successives. Si vous souhaitez prolonger, envoyez un mail svp.

Pour cause de santé, je me sépare de ma Saroléa 350 cc Vedette année 1952
restaurée en 1986 dans son état d'origine avec papiers.
J. Missoul 04/2863250 après 17.00 h (1)

1 Pneu Heidenau K60 Scout 110/80-19 Totalement NEUF pour moto scrambler, ou trailbike
Vendu 40 € hermans.ferrara@gmail.com (1)

Vend Gillet Milan 300 bon état général et tournante. 3.900 euros.
Lieu de stockage : 4877 Olne. **Roland Gauvry** GSM : +32 (0)477/962.909 (3)

Vend **BMW r50/2**, 500cc, première mise en circulation 01/01/1964, couleur noire.
Roulante en bon état de marche, partiellement restaurée pour lui donner de l'esthétique et de la fiabilité. Visites possibles, et photos, prix 9500€. Dangotte André, tel.0479/818.892 ou plumeanne@hotmail.com (3)

C h e r c h e

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

Je cherche pour **Saroléa cross 1950** un cylindre en magnésium et pour **Saroléa Atlantic 500cc** 2 culasses (gauche et droite). huygens2@telenet.be - 0475/61.14.92

Recherche **Scooters anciens** (année 50) toutes marques. vincent-bracq@proximus.be ou 0491/918.899

Cherche moteur auxiliaire **Ducati Cucciolo T1 et T2** ainsi que toutes pièces de ces moteurs (bobine allumage, soupapes, culbuteurs, pistons, pot, etc) 0496/441.346

Je recherche pour une **Gillet super confort** 250CC les 2 repose pieds conducteur, ainsi que le levier de la came où se fixe la tige du frein arrière Phildor.bra@gmail.com ou 0496188044

Je recherche désespérément toute documentation, informations, livret technique... sur un tour de marque **PROGRES 380**. Si quelqu'un avait ces infos, cela me ferait vachement plaisir. Pour info, je

possède le livret technique du tour South Bend 9', en français (original de chez South Bend) ainsi que la version anglaise. S'il y a des intéressés, il suffit de m'envoyer un courriel. Didier Bralion didier.bralion@skynet.be

Cherche pour compléter mon projet de restauration d'une **Saroléa 350 de 31/32** :
-fourche complète (sans guidon),
-toute pièce moteur ou moteur complet (culbu ou latéral)
-ensemble de tringlerie et support de changement de vitessr au réservoir
-caisson à outil
Merci de bien vouloir me contacter au 0476 254 888 ou vincent@vincentj.eu

Cherche châssis side- **car Précision**. 087-659701/ heinz-roevenich@web.de"

Cherche un axe sortie vilebrequin transmission pour une **AJS 500 mono 18 R** de 1951.
Alain Remacle, 38 rue Vieux Passay 4910 Theux 087 27 04 89 0477/565.106

Recherche une moto **Sarolea Atlantic ou Atlantic Major** (àpd 1954, avec suspension arrière oscillante … j'ai un mauvais dos) Didier Hocquet 0479/550.548

Cherche pièces et documents sur motos **HOREX et Victoria KR35.**
Paul Nauwelaers 0495/614.912 nauwelaers.paul@gmail.com

Cherche plaque ou écusson pour le garde- boue d'un négociant **Sarolea**.
Heinz Rövenich 087 659.701 / heinz-roevenich@web.de

Cherche toutes pièces documentations, affiches, catalogues, essais des **Maico Taifun**. Merci.
Philippe Leroy. 0495/777.521 ou pady1er@gmail.com

Calendrier du mois

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

04/02/2023	1ère balade des lacs gelés	0472 /104.966
12/02/2023	Bourse de Wieze	0475/580.887
13/02/2023	Bourse de Wieze	0475/580.887
25/02/2023	Route de la soie exposé	0475/841.447

L'atelier de Ju

L'atelier de Ju, c'est votre **atelier mécanique motos et cyclos** toutes marques pour vos motos ancêtres: Gillet, Moto Guzzi, FN, Kreidler, Puch, Peugeot, Motobécane, Victoria, Pannonia, Triumph, BSA, BMW..

Nous nous occupons aussi de vos plus récentes ! Honda, Kawasaki, KTM, Suzuki,...

Pour la remise en route, la rénovation complète, ou simplement pour l'entretien annuel? Contactez-nous !

www.facebook.com/atelierdeju

Tel: 0476/88.55.69