



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



Meilleurs vœux pour 2023 !

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



Janvier 2023



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 0495 77 75 21
 4570 Marchin pady1er@gmail.com

Secrétaire
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 info@vmcb.be

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

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

Chers Amis,

Voici déjà la dernière revue de l'année. Au nom de tout le Conseil d'Administration, permettez-moi de vous souhaiter de bonnes fêtes de fin d'année. 2022 fut chargée en balades. Il y en avait pour tous les goûts. Merci aux organisateurs et leurs équipes de nous avoir concocté ces rencontres, ainsi qu'aux participants pour y avoir amené leur bonne humeur et leur enthousiasme. 2022 sera bientôt derrière nous et, comme de tradition, c'est avec l'HiberNamur (qui a déménagé, voir plus en avant dans la revue) organisée par Gaston et Daniel que la saison débutera pour les plus courageux n'ayant pas peur du froid, ni des antigels gracieusement offerts en fin de parcours. Quant aux téméraires en voulant plus, une balade supplémentaire hivernale « les lacs gelés » voit le jour le 04 février. Entre-temps, certainement la plus importante bourse en Wallonie est au calendrier le 15 janvier à Marche-en-Famenne. Bref, une année 2023 qui commence bien !

Le coût de la vie ne cesse d'augmenter. Des mesures sont prises à différents niveaux de pouvoir pour soutenir le pouvoir d'achat. La plupart de nos activités sont des balades et nécessitent des reconnaissances préparatoires et un balai le jour de l'organisation. Partant du raisonnement que le bénévole donne de son temps, mais ne devrait pas y aller (trop) de sa poche, le club dédommageait l'organisateur à concurrence de 3 x la longueur de la balade (avec un maximum de 300 km) à 30 cents du kilomètre.

Avec l'augmentation du prix du carburant, la différence entre le défraiement et la réalité des organisations s'est creusée. En effet, la plupart des balades dépassent les 100 km et l'actuel formulaire ne prévoit pas la distance domicile-lieu de départ. A notre humble niveau, nous avons décidé aussi de soutenir l'organisateur et de remédier à cet écart en prenant en compte ces aspects. Les maxima de défraiement sont portés à 130 km, et 25 km domicile-lieu de départ. Si un organisateur désirait un remboursement plus important pour une organisation spécifique (plus loin, plus long, plusieurs jours...), celle-ci fera l'objet d'un projet remis au CA pour approbation qui s'assurera que l'organisation s'adresse au plus grand nombre.

Comme vous le savez peut-être, le RVMCB est jumelé avec le club français RMS (Rétro Motocyclettes Sarthoises) depuis déjà quelques années maintenant, suite à une rencontre bien mal débutée à l'occasion des coupes moto légende à Dijon. Depuis lors, diverses activités communes ont été organisées, la dernière en date (pré-covid) était le tour de Sarthe où une dizaine de membres du RVMCB s'étaient rendus. Nous remettons le couvert en 2023 en les invitant le week-end du 15-16 juillet 2023. Pour l'occasion, un gîte a été loué à Saint-Hubert pour les accueillir avec au programme visites et balades. La délégation française est forte a priori d'une douzaine de participants. Des places au gîte pour celui qui désirerait participer à toutes les activités du week-end sans faire les trajets sont donc disponibles. 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, et alors que le froid s'est bien installé, il nous faut planifier cette rencontre sous le soleil de juillet. Si vous êtes désireux de participer à ce week-end, prenez contact avec Roland Mignolet (plus de détails dans le prochain numéro).

En cette fin d'année, Madame Delincé Stéphanie de Waremme et Messieurs Ait-Touati de Herstal, Cortes-Flores de Warsage, Micheletto de Ransart, Hermans de Chapon-Seraing, Clabeck de Juprelle, Pezzaioli de Flémalle et Deulin de Gozée sont venus rejoindre le club. En votre nom nous leur souhaitons la bienvenue et espérons les voir prochainement en balade ou lors d'une réunion club.

Prochaine réunion club, vendredi 20 janvier dès 19h30 avec le traditionnel verre de l'an nouveau.

*LENAERTS Eric,
Président.*

ATTENTION !!!! PLUSIEURS D'ENTRES VOUS UTILISENT UN EMAIL OBSOLETE ;

VMCB.ORG N'EXISTE PLUS, C'EST MAINTENANT **VMCB.BE**

Dans nos familles

Nous avons appris le décès de Georges Collignon le 11 décembre à l'âge de 84 ans. Membre de notre club depuis longtemps et connu de tous. Toutes nos condoléances à sa famille ainsi qu'aux proches.

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	
<i>Des fondations aux finitions</i> plus d'infos sur WWW.GEDIMAT.BE	



Concours de coloriage

Nous reconduisons le concours de coloriage pour les enfants, petit-enfants et récompenserons les 3 meilleurs coloriages. Voici 2 dessins à colorier. Envoyez vos dessins avant le 15 janvier 2023 à Roland Mignolet 643, Chaussée de Tongres 4452 Wihogne en mentionnant le nom, prénom de l'enfant, son âge, son adresse afin de lui envoyer (peut-être) son cadeau.



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.

Pourquoi là-bas ? Simplement pour leur faire découvrir à chaque rencontre, un nouveau coin de Wallonie. Cela nous laisse encore quelques événements avant d'en avoir fait le tour.

Le samedi 15 juillet, la balade « jumelage » nous emmènera en bord de Semois.

Le dimanche 16 juillet, en collaboration avec Louis Esser et sa balade des musées, nous irons (re)découvrir le musée Marcel Thiry à Habay la neuve.

Pourquoi quatre jours pour ce jumelage ? Simplement parce que vendredi nous accueillons les français venant par la route au gîte « Le Moulin d'en bas » à Saint Hubert, en milieu d'après-midi. Le lundi matin, rangement du gîte tous ensemble avant leur départ.

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

Petit historique sur la création de ce jumelage. 2017 Moto Légende à Dijon, le Rétro Motocyclettes Sarthoises est voisin et une nuisance avec notre groupe électrogène permet de faire connaissance. Une fois la solution trouvée, pour nous excuser, nous les invitons à l'apéro. Le lendemain, ils nous retournent l'invitation. C'est ainsi qu'est né l'idée du jumelage et aussi une amitié naissante entre certains. En 2018, ils sont venus à Liège, en 2019 plusieurs belges ont participé au Tour de la Sarthe (3 jours de balade), 2020 et 2021 le covid fait son entrée et fige le jumelage. 2022, Dijon et une complicité revigorée entre les 2 clubs au travers des membres présents.

On est reparti pour encore quelques belles années de jumelage...

PS : les infos pratiques seront abordées dans la prochaine revue. Je souhaite visiter les lieux et détailler la composition exacte (chambres, sdb, etc).

Ann et Roland Mignolet

Organisateurs du jumelage 2023



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

Baert Classic
VINTAGE MOTORCYCLES

Norton
MOTORCYCLES

URAL
RUSSIAN MOTORCYCLES

KSR GROUP

ROYAL ENFIELD

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

Oritex
TEXTILE • BRODERIE • SÉRIGRAPHIE

Etre vu, c'est être connu !
 Votre partenaire en vêtements
 publicitaires, sportifs
 et professionnels.

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

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

Eaux de nettoyage et de dégravage de
 sérigraphies épurées avant rejet !
www.ortitex.be info@oritex.be
 087/ 22 39 45 Fax : 087/23 01 73
 Rue de l'Avenir 10 4890 Thimister

Saroléa Atlantic suite

Jean-Pierre Beaufays

ECLAIRAGE-ALLUMAGE PAR DYNAMO ET BATTERIE

LA DYNAMO

La dynamo d'éclairage est du type bipolaire à excitation shunt, tension 6 volts, puissance 45 watts. Quand le moteur fonctionne, elle fournit le courant pour le phare, la lanterne arrière, la lanterne de côté, l'avertisseur et la bobine d'allumage. En outre, elle charge la batterie qui alimente les appareils électriques pendant les arrêts du moteur.

REGULATEUR DE TENSION

Un régulateur automatique à action rapide, intercalé sur le circuit d'excitation, maintient aux bornes une tension sensiblement constante, quels que soient le régime du moteur et le nombre des appareils d'éclairage en circuit. Les lampes fournissent toujours la même intensité lumineuse et durent longtemps : la batterie se charge de façon entièrement automatique.

CONJONCTEUR-REGULATEUR AUTOMATIQUE

Pour éviter que la batterie ne se décharge dans la dynamo aux faibles vitesses du moteur (où la tension aux bornes est inférieure à celle de la batterie), l'équipement comprend un conjoncteur-régulateur automatique, qui a pour rôle de coupler la batterie en parallèle avec la dynamo dès que celle-ci tourne assez vite pour fournir une tension égale.

MONTAGE SUR LE MOTEUR

L'entraînement se fait par une courte chaîne double, à maillons rivés. Avant de serrer la bride de fixation, vérifiez si la chaîne est correctement tendue et si la dynamo, S'APPUYANT CONTRE LA BUTÉE prévue sur la face centrale du demi-carter côté distribution, ASSURE UN ALIGNEMENT IMPECCABLE du pignon et une bonne ETANCHEITE carter/dynamo.

FONCTIONNEMENT DE LA DYNAMO SANS LA BATTERIE

Le réglage automatique de la tension offre un important avantage.

L'équipement peut fonctionner sans la batterie ou avec une batterie détériorée (mais non court-circuitée) pourvu que la dynamo tourne à une vitesse suffisante pour que le conjoncteur-disjoncteur automatique reste fermé. La dynamo et les appareils d'utilisation (lampes, etc...) ne peuvent être détériorés par survoltage.

En cas de dérangement à la batterie, on peut mettre le moteur en marche avec le secours momentané d'une autre batterie ; sinon, le tout étant alors de faire tourner la dynamo assez vite pour que la tension engendrée aux bornes suffise à faire fermer le conjoncteur, il faut enclencher la première vitesse, reculer contre la compression, débrayer à fond et pousser la machine. Lorsque la lancée est suffisamment rapide, embrayez. Si le moteur repart, utilisez un rapport de vitesses tel que la dynamo puisse recharger la batterie, et évitez le ralenti du moteur.

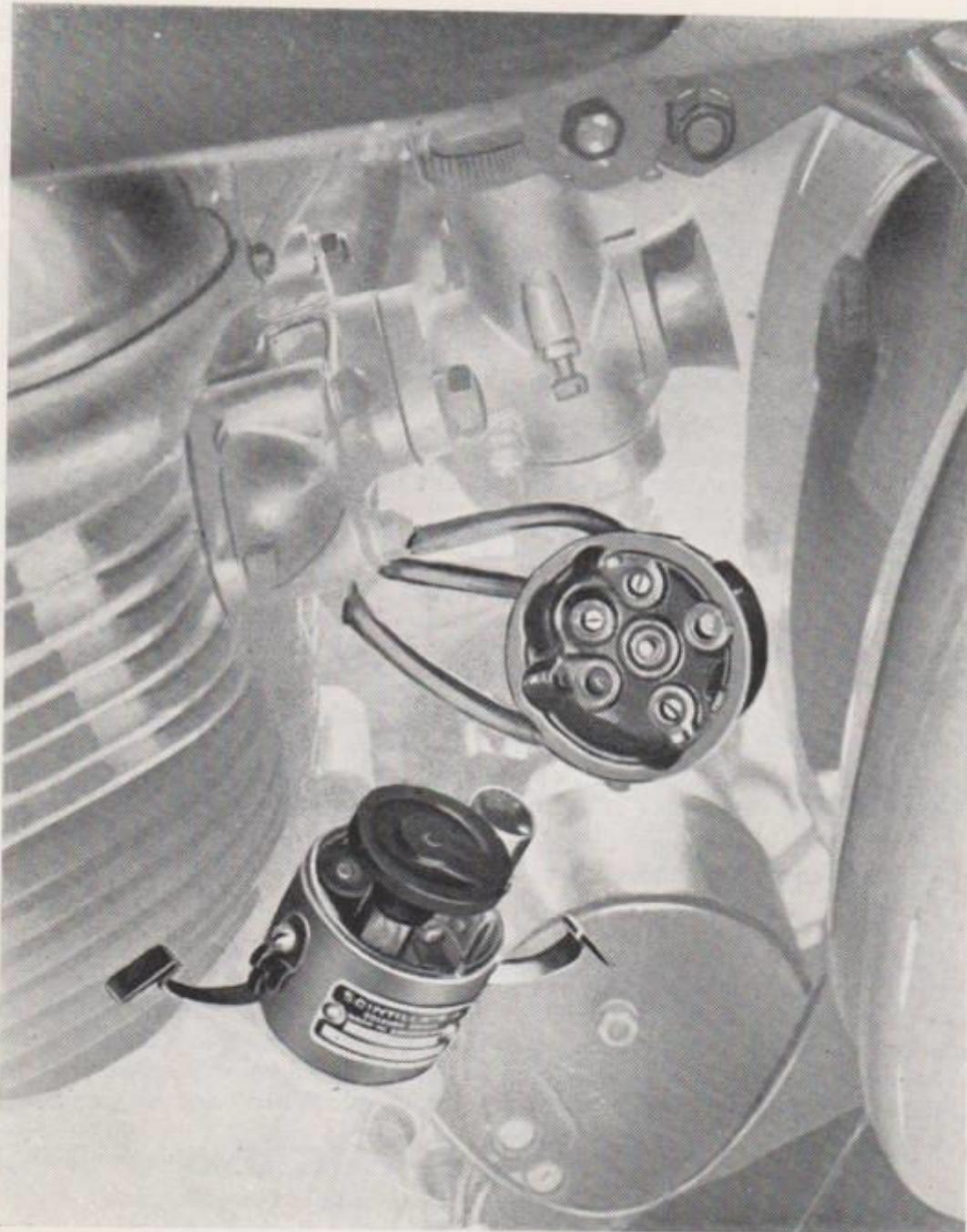
ENTRETIEN ET GRAISSAGE

La dynamo est conçue pour faire un long service (50.000 kilomètres) sans révision. Celle-ci doit être assurée par un agent Bosch lors d'une révision du moteur.

RUPTEUR DISTRIBUTEUR SCINTILLA à AVANCE AUTOMATIQUE

MONTAGE

1. Placer le piston du cylindre DROIT (côté distribution) EXACTEMENT au P. M. H. explosion.
 2. Rupteur en main, vérifiez le jeu latéral de l'axe (0,2 environ). Une rondelle en fibre est intercalée entre le pignon et le boîtier pour obtenir ce jeu. Réglez les vis à l'écartement de 0,30 à 0,40 puis remplacez le disque distributeur et tournez de manière à ce que le doigt-contact soit en ligne avec le repère (trait coulé sur le bord supérieur du boîtier).
 3. Glissez le boîtier dans le carter-moteur (plaque « Scintilla » vers l'extérieur) jusqu'à entraînement complet des pignons. Si, à ce moment, le disque à tourné d'une QUANTITE assez forte, RETIREZ le boîtier, détournez le rotor d'une QUANTITE DOUBLE et remettez en place.
 4. Enlevez le rotor, introduisez une lamelle aussi fine que possible (2 à 3 centièmes de mm) entre les contacts, tournez lentement le boîtier jusqu'à ce que la lamelle puisse être dégagée. Le rupteur est alors placé correctement par rapport au piston (retard maximum). Serrez MODEREMENT la pince d'immobilisation du boîtier.
 5. Avant de remonter le rotor et le couvercle distributeur, revérifiez votre réglage. C'est important, car trop d'avance fait cliqueter et trop peu nuit à la facilité de mise en marche. Il est à conseiller de se servir d'un disque gradué pour trouver le P. M. H. exact.
- S'assurer de ce que le fil de haute tension sortant de la borne 1 est raccordé à la bougie du cylindre droit.



ENTRETIEN ET GRAISSAGE

Un joint annulaire assure l'étanchéité à la base du boîtier. Un autre joint sur l'axe évite la remontée d'huile au rupteur.

Vérifiez périodiquement les contacts (tous les 2.000 kilomètres environ) et nettoyez-les s'ils sont encrassés, au moyen d'une petite lime spéciale très fine. Les tenir à l'abri de l'huile, cause de ratés et d'usure rapide.

Tous les 8.000 kilomètres, imbiber le feutre de la came avec de la graisse graphitée, de la Castrolase G ou CL ou de la Shell Retinax A.

Pétrir le feutre pour faire pénétrer la graisse.

Enduire légèrement les pièces mobiles, coussinets, axes et surfaces frottantes de l'avance automatique.

Graisser sans exagérer l'axe et le palier de la came mobile.

LA BOBINE D'ALLUMAGE

Sert à transformer en courant d'allumage à haute tension le courant à basse tension fourni par la dynamo ou la batterie. Elle possède un enroulement primaire composé de quelques tours de fil relativement gros, dans lequel circule le courant à basse tension, et un enroulement secondaire à spires très nombreuses en fil fin, dont une extrémité est reliée au distributeur rotatif, puis aux bougies par des câbles haute tension.

Dans le circuit primaire est intercalé le rupteur, qui coupe le courant à l'instant de l'allumage ; cette rupture engendre dans l'enroulement secondaire un courant à haute tension, qui se rend aux bougies où il franchit l'interstice des électrodes sous formes d'étincelles.

La bobine d'allumage doit être reliée A LA MASSE DU CADRE par une bonne connexion métallique.

LA BATTERIE

La batterie d'accumulateurs, composée de trois éléments, donne une tension nominale aux bornes de 6 volts. Sa capacité est de 12 ampères-heure ; elle peut donc, quand elle est chargée à fond, débiter 1 ampère pendant 12 heures sans interruption. Elle est placée dans la sacoche droite à l'endroit le plus stable de la moto. Son inspection est instantanée en rabattant le couvercle de la sacoche et son enlèvement des plus aisés.

SOINS A DONNER A LA BATTERIE EN SERVICE

A. — Batterie chargée à fond

1. Tenir la batterie bien propre et sèche.

2. Ne jamais rien poser sur la batterie ouverte (danger de court-circuit).

3. Vérifier, le plus souvent possible (au moins toutes les quatre semaines) le niveau du liquide dans les bacs ; il DOIT TOUJOURS JUSTE RECOUVRIR LES PLAQUES.

4. N'employer que de l'acide chimiquement pur qualité « pour accumulateurs ». Ne jamais ajouter de l'acide dans la batterie, sauf pour remplacer de l'acide renversé ou perdu, et n'employer pour cela que de l'acide dilué, ayant la même densité que celui de l'élément considéré (mesurer d'abord la densité dans l'élément).

5. Pour compenser les pertes dues à l'évaporation, ajouter uniquement de l'eau distillée.

6. La batterie est chargée à fond quand on observe un bouillonnement intense, uniforme dans tous les éléments, la tension aux bornes de chaque élément étant de 2,6 - 2,7 volts et le liquide ayant une densité 1,285 (32° Bé) au pèse-acide (pour les pays tropicaux 1,23 = 27° Bé).

REMARQUES

La tension doit être mesurée pendant le passage du courant.

Les mesures de densité doivent être faites pendant que le niveau du liquide est celui indiqué sous 3.

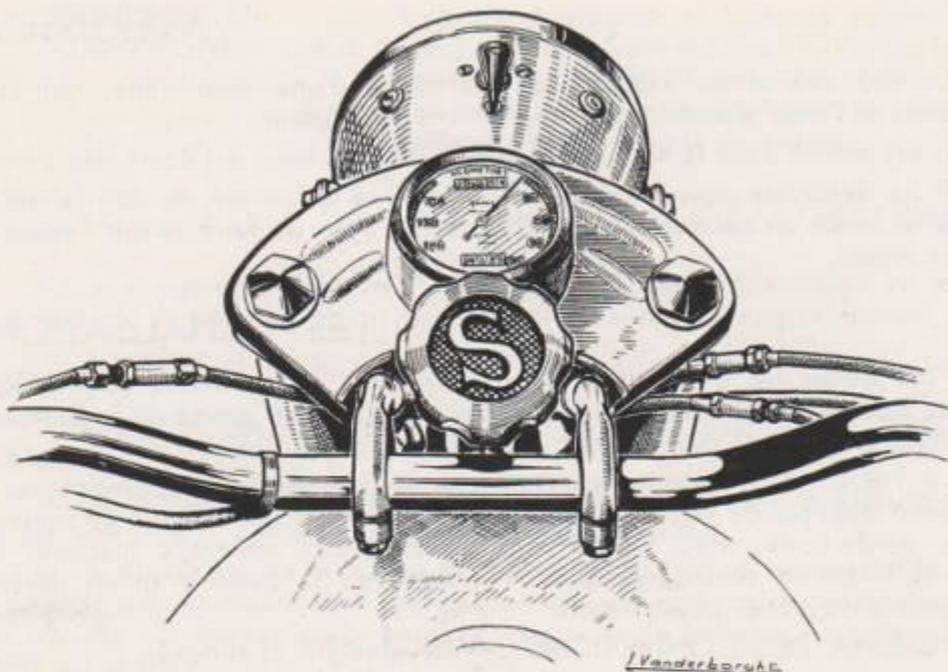
Pendant la charge, la température de l'acide ne doit jamais dépasser 40° C, sinon réduire l'intensité du courant de charge.

Si le densimètre marque :

	Pour les pays tropicaux
1,285 (32° Bé) : la batterie est bien chargée . . .	1,23 (27° Bé)
1,25 (29° Bé) : la batterie est à moitié chargée . . .	1,21 (25° Bé)
1,21 - 1,23 (25° - 27° Bé) : la batterie est déchargée .	1,17 (21° Bé)

7. Lorsqu'on a ajouté de l'eau distillée ou de l'électrolyte dans les éléments, ne mesurer la densité qu'après brassage intime du liquide ; le meilleur moyen d'assurer ce brassage consiste à donner une nouvelle charge de 1/2 heure après l'addition.

8. Une flamme (bougie ou allumette) approchée trop près des trous d'aération ou des orifices de remplissage risque de provoquer une explosion nuisible dans la batterie.



Le corps du phare porte un commutateur à trois positions de service, qui sert à donner ou couper le courant aux divers appareils d'utilisation (phare, lanterne arrière, lanterne de côté). On coupe l'allumage en retirant partiellement ou entièrement la manette du commutateur.

A côté du commutateur se trouve une lampe de contrôle à verre rouge pour la surveillance de la charge de batterie. Cette lampe s'éteint dès que le conjoncteur-disjoncteur automatique couple la batterie en parallèle avec la dynamo, et indique ainsi le commencement de la charge. En se rallumant au moment de l'arrêt, la lampe de contrôle rappelle au conducteur qu'il doit couper l'allumage au moyen de la clé de sûreté; cette manœuvre provoque l'extinction de la lampe.

Il est indispensable de couper l'allumage à chaque arrêt du moteur, sinon la batterie se décharge sur la bobine au cas où le moteur se serait arrêté dans une position telle que les contacts du rupteur se touchent.

Une seconde lampe de contrôle (couleur verte) s'allume dès que la pression d'huile n'atteint pas un minimum acceptable (voir chapitre graissage).

AVERTISSEUR

Le son avertisseur résulte des vibrations d'une membrane, qui sont produites à l'aide d'un électro-aimant et d'un rupteur.

Il est monté sous la sacoche gauche. Bien le tenir à l'écart des parois.

Il ne demande aucun entretien. Au cas où la pureté du son laisserait à désirer après un service prolongé, le mieux sera de faire revoir l'appareil par un Agent.

LES CANALISATIONS

Pour éviter les courts-circuits et les pannes, la pose des canalisations et leur raccordement doivent s'exécuter avec le plus grand soin. Eloignez les câbles des pièces mobiles qui pourraient user l'isolant.

Le retour du courant s'effectue par la masse. Lors du montage, il faut donc dégager de l'émail ou de tout autre isolant les surfaces du moteur, cadre, garde-boue, etc., qui servent d'assises aux appareils marqués du signe ||||| sur le schéma ci-après. Ne brancher la batterie qu'en dernier lieu pour éviter tout court-circuit.

SCHEMA DES CONNEXIONS : Voir planche ci-annexée.

Le commutateur du phare donne :

Dans la position :

1. – CONTACT COUPE : Clef retirée, lamelle ressort A n'est plus en contact avec borne 30/51 (+ batterie).
2. – CONTACT : Clef enfoncée, lamelle ressort A est en contact avec borne 30/51 (+ batterie).

Lampe témoin verte V allumée.	}	Pression huile nulle. Indicateur du moteur à la masse.
Lampe témoin rouge R allumée.	}	Dynamo immobile. Conjonct. OUVERT

Si le moteur mis en marche tourne à une vitesse suffisante, ces lampes s'éteignent.
3. – PARKING : c.-à-d. Veilleuse et lanterne AR allumées, contact coupé. Clef sur éclairage : veilleuse, puis contact coupé. Le courant de la batterie passe de la borne 30/51 aux bornes 57 et 58.
4. – ROULAGE EN VILLE : c.-à-d. Veilleuse et lanterne AR allumées, contact. Même position que 3 avec contact rétabli.

5. – ROULAGE EN
CAMPAGNE : c.-à-d. Ampoule principale et lanterne arrière allumées, contact. Commutateur C donne la liaison des bornes 30/51 avec 56 et 58.
Eclairage route ou croisement, au choix, à l'aide du commutateur au guidon.

CONTROLE DE L'ALLUMAGE

S'il y a manque d'étincelles aux DEUX bougies (dévissées et posées à la masse), décelez le défaut en procédant méthodiquement comme suit :

Basse tension

1. CIRCUIT BATTERIE-PHARE. METTEZ LA CLEF DE CONTACT A FOND.

A. Si la lampe témoin rouge brille clairement, le circuit batterie-phare est en ordre et la batterie est suffisamment chargée.

B. Si l'intensité de la lampe faiblit lorsqu'on tourne le moteur ou kick, la batterie est insuffisamment chargée ou une des connexions suivantes n'est pas franche : 2 bornes de la batterie, masse de la batterie au cadre, borne 30/51 au phare.

C. Si la lampe ne s'allume pas (quoique non brûlée), un des fils ci-dessus est détaché ou cassé ou la batterie complètement déchargée.

2. CIRCUIT PHARE-RUPTEUR. Démontez la tête du rupteur et le rotor-distributeur.

Tournez lentement le moteur jusqu'à ce que les contacts (vis platinées) se touchent.

A l'aide du doigt, séparez brusquement les contacts en soulevant le linguet. Si le circuit est correct, une étincelle jaillira entre les vis à chaque écartement. Au cas contraire, examinez :

- propreté du rupteur ;
- état des vis ;
- connexions borne 15 du phare - bobine ;
- puis bobine-rupteur ;
- puis masse de la bobine.

Haute tension

La tête en ébonite du rupteur doit être propre intérieurement et extérieurement et ne déceler aucune trace d'humidité à l'intérieur. Vérifiez le

S

bon contact du charbon central et l'état d'oxydation des 2 contacts fixes et du contact mobile (rotor).

Examinez le bon isolement du CABLE bobine-distributeur : humidité aux bornes – isolant séché et fendillé – usé ou coupé.

Si une seule bougie est défailante, le CABLE bougie-distributeur correspondant devrait être examiné soigneusement ainsi que la propreté du capuchon en ébonite.

BOITE « SAROLÉA » A 4 VITESSES

Notre boîte à 4 vitesses comporte 4 jeux de pignons toujours en prise, montées sur deux arbres courts tournant sur roulements à billes.

L'entraînement des pignons entre eux se fait par crabots. Les quatre pignons baladeurs sont solidaires par paire et glissent sur les canelures des arbres ; ils sont déplacés latéralement par des étriers coulissant sur un axe et commandé par un plateau rainuré qui reçoit lui-même son impulsion de la pédale. Le verrouillage intérieur des vitesses se fait efficacement dans des encoches du plateau-came.

Un roulement à rouleaux est prévu pour le pignon principal de prise directe, ceci afin d'éviter tout grippage du pignon sur l'arbre, lors d'un emploi prolongé des trois vitesses inférieures.

EMBRAYAGE

L'embrayage comporte 4 disques garnis de pastilles de composition spéciale pour le fonctionnement dans l'huile et 5 disques tout en acier. Cette disposition présente l'avantage d'une surface de friction considérable pour un encombrement relativement restreint. Une cloche étanche, en deux parties, préserve les disques des projections d'huile de la chaîne et maintient un haut coefficient de frottement aux pastilles.

COMMANDE DE DEBRAYAGE

Par l'intermédiaire du câble, la poignée au guidon actionne un levier sur le couvercle de la boîte. Ce levier appuyé sur un coulisseau à tête réglable. Une butée transmet la poussée à une tringle en 3 pièces terminées par des plateaux et de là, au disque d'appui des ressorts.

La poignée doit présenter une course à vide de 2 à 3 mm.

Réglage du jeu

TRINGLE. – Après avoir déconnecté le câble, fait glisser la gaine en caoutchouc et relevé le levier, tournez dans le sens voulu la vis à tête

carrée. En rabattant le levier pour le remontage, veiller à ce que le carré de la vis pénètre dans la rainure du levier. Si la tringle est bien réglée, le bout du levier est distant de 70 à 75 mm. de la face extérieure de la douille d'arrêt du câble au couvercle de la boîte.

CABLE. — Parachever le réglage au moyen du barillet pour obtenir la course à vide de 2 à 3 mm.

REMARQUE. — Le coulisseau porte-vis à tête carrée est normalement enfoncé de 1 mm. dans le conduit du couvercle. Un enfoncement supérieur à 4 mm. indique une usure de la tringle ou de la butée, auquel il faut remédier.

Si au contraire le coulisseau sort du couvercle, c'est l'indice d'une usure assez conséquente des pastilles.

GRAISSAGE DE LA BOITE

Nous vous conseillons l'emploi d'un lubrifiant de toute première qualité du type Extrême Pression (EP) 90 telle que Shell Spirax 90 EP en hiver et 140 EP en été.

La boîte de vitesses doit être remplie jusqu'à ce que le lubrifiant s'écoule par le bouchon de niveau d'huile. Il est bon de vérifier le niveau et de le rétablir tous les 2.000 kilomètres environ.

Tous les 5 à 6.000 kilomètres, vidangez la boîte, rincez à l'huile fluide et rétablir le niveau, comme indiqué ci-dessus.

CHANGEMENT DE VITESSE

La position et la course de la pédale ont été soigneusement étudiées pour qu'une simple poussée du pied dans le sens voulu donne, soit la vitesse inférieure, soit la vitesse supérieure à celle engagée, toute possibilité de fausse manœuvre étant évitée par le SELECTEUR.

SELECTEUR INCORPORE

Ne comptant aucune articulation, ni tringle, le sélecteur ne nécessite aucun réglage. Quant au graissage, il s'effectue automatiquement.

COMMANDE DE COMPTEUR DE LA BOITE

Les pignons hélicoïdaux, commandés par l'arbre secondaire, ont des dentures appropriées aux diverses démultiplications. Leur graissage est automatique.

A suivre...

Break

On peut se poser la question de savoir si notre passion pour les anciennes motos durera toute notre vie ou s'estompera avec le temps.

Une certaine lassitude risque-t-elle de s'installer comme c'est souvent le cas avec nombre d'activités ludiques ou sportives que nous pratiquons successivement au cours de notre vie ?

Depuis plus de 50 ans que je collectionne et roule en ancienne, il y a eu des hauts et des bas.

Néanmoins, je n'ai jamais 'décroché' comme le font pas mal d'amateurs.

Souvent, certains de nos nouveaux membres se lancent à bras le corps dans la collection, parfois au point de se constituer rapidement un petit 'cheptel', et participent à toutes les balades ou presque.

Et puis, leur désintérêt survient aussi rapidement que leur passion est née.

On ne les voit plus à nos rencontres, et leur matériel est souvent revendu.

Parfois, aussi, après plusieurs années d'absence, après s'être essayés dans d'autres hobbies qu'ils ne pratiquent plus, soit par désintérêt, soit pour une raison d'âge ou de santé, ils en reviennent à leurs anciennes amours.

On les voit dès lors réapparaître et ils recommencent à se joindre à nous avec autant d'enthousiasme que par le passé.

La nature humaine est ainsi faite que notre humeur et nos goûts sont fort changeants.

Je me trouve à présent dans une période 'creuse'.

Si je suis toujours fort intéressé par le sujet, mon envie de 'bricoler' sur mes motos, s'il n'a jamais été exceptionnel, est pour le moment au plus bas.

La simple vue d'un outil me provoque des nausées.

Quant à rouler, dans 3 mois, la saison redémarre mais je ne m'en réjouis pas.

Sans en arriver au stade de feu notre ami GÉGÉ qui, après avoir roulé pendant quelques années, appelait une balade 'corvée moto', c'est avec quelque soulagement que j'ai vu se terminer la saison 22.

Même si j'aime toujours nos sorties, je mets de plus en plus souvent sur la balance d'une part le plaisir que cette balade va me procurer et d'autre part les contraintes qu'elle va m'imposer comme la préparation de la moto et de l'équipement, le lever à l'aube, le risque de pannes, et autres déplacements fastidieux.

De cette façon, sans m'accorder une année 'sabbatique', je pense réduire mon nombre de participations à celles qui me plaisent le plus, dont je trouve le parcours et les régions traversées les plus jolis, et exclusivement par une météo clémente.

Si, pourtant, la saison prochaine promet d'être (trop) riche en rencontres, je roulerai moins qu'auparavant en anciennes.

Mais c'est loin d'être un adieu.

Bonne hibernation.

Bon travail sur vos bécanes en préparation de la saison 2023.

Meilleurs vœux à tous.



Invitations

MARCHÉ-EN-FAMENNE
22^{ème} BOURSE D'ÉCHANGE
pour motos anciennes

DIMANCHE
15 JANVIER
2023
A PARTIR DE 9H00

AU **WEX**
SUSSES A PROVINCES

PARKING GRATUIT

ENTRÉE : 10€
DONS ET OFFRES
12 ANS GRATUIT

ASSOCIATION DES MOTARDS DE LA PROVINCE
1 - 250 00000 0000 00
TEL: 04 72 00 00 00
www.wex.fr

Dimanche 22 janvier, HiberNamur

Accueil à partir de 08 heures 30 au local de la pétanque à Champion
Place de la Jonquière. Petit déjeuner offert. Départ 10 heures (en fonction de la météo)
Parcours adapté à la météo avec un arrêt graissage. Retour vers 12 heures 30.
Apéritif traditionnel. Possibilité de repas (30€) pour 40 personnes maximum donc
obligation de s'inscrire pour manger.
Motos pré 60 bien sûr. Présence d'un camion balai.
Gaston JACQUART 0478/311.794

Nouvelle organisation !!

Samedi 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.
Cette promenade est réservée aux motos construites avant 1961.
Organisateur : Royal Vétéran Moto Club Belge asbl, représenté par Pierre Tilman en
collaboration avec Pierre Tournay et Les Gilles Yvetois.
Pierre Tilman 0472/104.966 pierre.tilman@gmail.com

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

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



**Durée de publication de votre annonce « A vendre » dans 3 revues
successives.**

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)



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

Recherche 1 garde boue arrière pour FN M22 250cc en 19 pouce et un silencieux droit , Phil Brahy 0496/188.044 phildor.bra@gmail.com

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@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 vitesse au réservoir

- caisson à outil

Merci de bien vouloir me contacter soit via e-mail (vincent@vincentj.eu) soit par téléphone au 0476 254 888.

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

alendrier du mois

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

15/01/2023	Bourse de Marche en Famenne	0495 / 58.51.78
22/01/2023	Hibernamur	0478/311.794
04/02/2023	1ère balade des Lacs Gelés.	0472/104.966