



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



Jules Tacheny

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



Mars 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
 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 louisesser@yahoo.com

 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,

Tout d'abord, bienvenue à Messieurs José Theunissen de Blegny et Jean-Dominique Druart de Casteau venus rejoindre le club durant le mois dernier.

La saison motocycliste du RVMCB édition 2023 a débuté avec « Les lacs Gelés » de Pierre Tilman, et va crescendo avec le prochain rendez-vous fixé le 26 mars à Val-Dieu pour le traditionnel « Coup de Kick », talonné par « La croisière blanche » par Joseph Colin la semaine suivante et la deuxième édition de la « Post Classic » à Malonne le 23 avril. Bref, il y en a pour tous les goûts et dans différentes régions, il ne manque plus que le soleil.

Depuis le 1^{er} janvier, le contrôle technique moto est une réalité. Bon nombre de membres, afin d'éviter ce dernier (voir les conditions dans le dernier numéro du Rétro Classic News), se sont empressés fin 2022 de régulariser la situation de leur véhicule sans document, juste acquis ou en cours de restauration. Cela a créé une charge de travail non-anticipée au sein des DIVs amenant à des situations ubuesques voire chaotiques où l'administration, malgré un historique du véhicule en bon et due forme, refuse de reconnaître la datation de ce dernier, sésame nécessaire à l'immatriculation. Tantôt le dossier BEHVA était requis, alors que la législation ne désigne pas la BEHVA comme seule entité habilitée à émettre des dossiers de datation, tantôt celui-ci était également refusé. Parmi les situations les plus cocasses, figurent les attestions de la FN (Société toujours en activités et détentrice de ses archives) refusées comme « preuve » suffisante de datation, ou encore les attestions d'Yves Champion subitement également refusées pour les Gillet Herstal et certains modèles Saroléa dont il possède les archives. Ne cherchez pas la logique, il n'y en a pas... Toujours est-il que nous essayons d'y voir plus clair et de permettre à nouveau, à tout un chacun et de manière gratuite, d'effectuer les investigations nécessaires afin d'établir avec un niveau de certitude suffisant l'année de fabrication du véhicule sans document afin de l'immatriculer. Je suis pour ma part convaincu que le temps fera son effet et que tout ceci va s'aplanir avec le désengorgement des dossiers devant être traités par le DIV et avec la routine qui s'installera pour les contrôles techniques motos, ces 2 aspects étant étroitement liés.

Prochaine réunion club, vendredi 17 mars dès 19h30 au musée des transports de Liège. Comme je vous le disais dans le précédant édito, une nouvelle session de familiarisation Tripy y sera organisée.

*LENAERTS Eric,
Président.*

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

<h1>Gedimat</h1> <p>MATERIAUX & BRICOLAGE</p> <h2>Neubat</h2> <p>Avenue de la Station, 66 4130 Esneux Tél. : 04/380.42.23 Lundi-Vendredi : 7h00-18h30 & Samedi : 8h-15h</p>	<h1>Gedimat</h1> <p>MATERIAUX & BRICOLAGE</p> <h2>Seron</h2> <p>Rue du Grand-Pré, 73 4170 Comblain-au-Pont Tél. : 04/369.13.06 Lundi-Vendredi : 8h-12h & 13h-18h & Samedi : 8h-12h</p>
<p>TOUS LES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION CARRELAGES • QUINCAILLERIE • BOIS BRICOLAGE • PEINTURE</p>	
<p><i>Des fondations aux finitions</i> plus d'infos sur WWW.GEDIMAT.BE</p>	

Dans nos familles

Nous avons appris le décès ce 26 janvier de Maurice Courtois à l'âge de 89 ans. Membre de notre club depuis longtemps et connu de tous. Toutes nos condoléances à sa famille ainsi qu'aux proches.



La vie du club

Les lacs gelés

Michel Deneve



Eh bien les amis, pour une première ce fut une réussite ; que dis-je une réussite ? Un plaisir !

Pierre & Pierre et ses proches ont eu l'excellente idée de se lancer dans l'organisation d'un rallye et pour corser la chose en début février. Audacieux vis à vis de la météo oui ; préparation aux

petits soins encore oui.

C'est sous un ciel chargé de nuages si bas que la brume s'y est installée pour de bon que j'arrive dans un petit patelin, à Yves Gomezée, doté d'un terrain de football et de sa buvette (!). Il est 08h40 et les courageux arrivent.



Nous serons 24 motos (joli) dont une attelée, la Jawa au parapluie de Pierre. Accueil chaleureux, café-croissant, encouragements mutuels pour distribution du road book, une journée plus qu'humide et froide (7-8° et ressenti à 5-6° ; 100% H2O ; pas de lac gelé).

Pierre me semble un peu anxieux, pourtant ce n'est pas sa première..... En discutant du rallye avec Yvon Père qui aurait bien voulu être des nôtres et qui récupère vite et bien de son opération à la hanche (merci pour lui), son talent d'historien prend le dessus et Yvon me conte que plusieurs rallyes ont existé dans le passé à savoir la « Balade de Cerfontaine » par feu Christian Renard, cousin de Pierre T. et ami de Pierre T. suivi par « la balade du rétomoto Daussois ». Pierre Tilman en collaboration avec Pierre Tournay et Les Gilles Yvetois (intendance et repas) relancent ainsi la mécanique.

Vers 09h30 nous démarrons pour trois étapes de 50-35-35 km dans une région rurale et forestière qui sent bon la promenade.

Et nous voilà dans la brume tombante, vous savez le genre de brouillard plein de gouttelettes qui vous pénètrent les vêtements les plus imperméables et vous diminuent constamment la visibilité.

Qu'à cela ne tienne nous avalons nos km à un fort bon rythme ; avec du 50 km/h devant, les derniers devaient bien rouler à du 70 km/h.

0	1	0	2,9	5	3,9
	DAUSSOIS 				
			0,4	4	1
					
			0,5	3	0,6

Le roadbook, précis, avait tout son charme tant il avait été conçu avec calligraphie (130 cases à dessiner).

La région permet de rouler avec un nombre de feux de signalisation aussi rare qu'un cheveu sur le crâne d'un chauve. Nous passons ainsi par des localités comme Silencieux - Cerfontaine- Froidchappelle-Vaux.

Le premier arrêt après 50km fut une surprise qui nous réchauffa l'estomac. Une bonne soupe bien chaude nous attendait sous une tonnelle placée le long de la route. Merci à Nicole (épouse de Pierre) , Elodie (épouse de Pierre ... allez comprendre ?) et Philippe.



Et nous voilà repartis pour la deuxième étape vers Couvin-Boussu en Fagne-Matagne-Romerée.

Nos motos (Saro-Gilet-Fn-Nimbus-Jawa-Norton-Maico- BMW etc..) roulent sans problèmes, juste quelques ratés de vitesse en début de côte.

Du côté de Nismes-Dourbes-Matagne nous traversons le nord du parc naturel du Viroin ; Les traversées de forêts me font rêver. Notre colonne est si silencieuse ... que je suis à l'affût pour apercevoir biche, écureuil, pic noir, grand rhinolophe (chauve-souris) , râle des genêts (caille), pie grièche toute personne apportant des livres ou romans reçoit une boisson.

L'on a parlé d'eau pure, de 100% pur malt, de houblon local, de levure et de températures, de brassage, de fermentation, de maturation, de filtration, de mise en bouteille et de t° de dégustation. Nous y avons goûté un « Dame Bibiche 7° et un Monsieur Mouche » ; après cela Roland Georges et son épouse se sont quelque peu reposés.

écorcheur, balbuzard, cigogne noire. Les longues routes bien droites de la forêt me bercent ...et me fait distancer du groupe. Qu'à cela ne tienne.

Alors soudain le bon choix : un arrêt graissage dans une micro brasserie et la rencontre avec un passionné de bière (Rudy) ,bière qui est ,comme nous le savons tous, une boisson alcoolisée obtenue par fermentation alcoolique d'un moût de produits végétaux amylicés.

Nous voilà donc à La Brasserie des Eaux Vives, à Romerée aux confins de la province de Namur , qui a vu le jour à la fin de l'année 2015 dans une vieille grange du début du XVIIIe siècle. Son propriétaire est Pierre Champion (tiens tiens un cousin de Yves ?)



Dès l'entrée on hésite à se diriger soit vers les murs tapissés de livres soit vers le bar ; atmosphère garantie. Une fois l'an (mai) un week-end festif est organisé durant lequel toute personne apportant des livres ou romans reçoit une boisson . L'on a parlé d'eau pure, de 100% pur malt, de houblon local, de levure et de températures, de brassage, de



fermentation, de maturation, de filtration , de mise en bouteille et de t° de dégustation. Nous y avons goûté un « Dame Bibiche 7° et un Monsieur Mouche » ; après cela Roland et son épouse se sont quelque peu reposés.



Nous commençons à avoir

un petit creux et repartons pour le dernier tronçon en passant par Matagne la petite -Villers en Fagne-Matagne la grande-Sautour-Philippeville-Hemptine-saint Aubin.

Le tracé reste agréable et est à refaire par beau soleil au printemps, je conserve le roadbook.



La journée est passée bien trop vite ; les motos sont replacées sur les remorques ou dans les camionnettes et nous nous retrouvons à table pour une raclette qui porte bien son nom, le tout accompagné d'un petit vin blanc.

Auparavant j'avais aperçu la Jawa rouler faiblement avec une toute gentille petite fille de 4 ans dans le side , fière à côté de son papa Pierre. A table je discute avec sa grand-mère et découvre que la passion se transmet de génération en génération, attendrissant. Dix minutes plus tard, je vois la même Jawa toujours attelée mais tournant en équilibre sur deux roues autour du rond-point, nous restons de grands enfants !

En résumé c'était bien, vachement bien.

A l'année prochaine pour sûr



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

ans le rétro

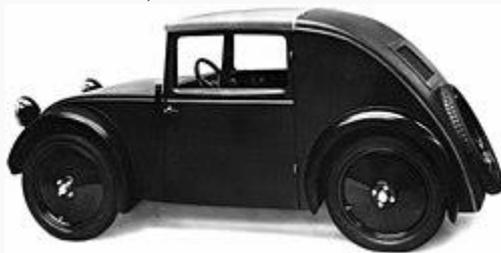
Josef Ganz, né le 1^{er} juillet 1898 à Budapest en Autriche-Hongrie et mort le 26 juillet 1967 à St Kilda en Australie, est un journaliste, ingénieur et concepteur d'automobiles allemand d'origine hongroise.



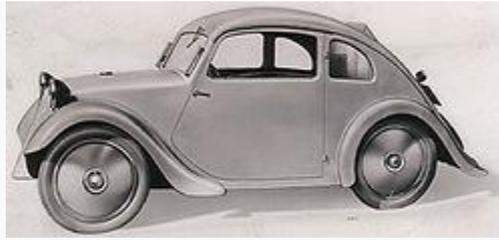
Josef Ganz dans le prototype Ardie-Ganz, 1930.



Josef Ganz dans le prototype Maikäfer, 1931.



Premier modèle de Standard Superior, 1933.



Deuxième modèle de Standard Superior, 1934.



Publicité pour la Standard Superior, 1934, avec le slogan : « Assez de place pour nous quatre ».

Josef Ganz naît dans une famille juive vivant à Budapest, alors la deuxième plus grande ville d'Autriche-Hongrie. Sa mère, Maria Török (1872–1926), est originaire de Hongrie, son père, Hugo Markus Ganz (1862–1922), est originaire de Mayence en Allemagne, et a travaillé comme rédacteur politique et littéraire pour le journal *Frankfurter Zeitung*. Dès son plus jeune âge, Josef Ganz montre une fascination pour la technologie. Après avoir déménagé de Budapest à Vienne, la famille s'installe à Francfort-sur-le-Main en 1916 et prend la nationalité allemande. En juillet 1916, Ganz s'engage volontairement dans l'armée allemande et combat dans la marine pendant la Première Guerre mondiale. Après la guerre, en 1918, il reprend ses études de génie mécanique à l'université technique de Vienne. Après trois semestres, il part pour l'université de technologie de Darmstadt^{1,2} et achève ses études en 1927¹. C'est à cette période que lui vient l'idée de construire une petite voiture au prix d'une moto.

Prototypes et *Standard Superior*

En 1923, jeune étudiant en génie mécanique, il réalise ses premiers croquis d'une voiture grand public. Il s'agit d'une petite voiture légère de type *Rumpler Tropfenwagen* avec un moteur central, une suspension indépendante, des essieux oscillants et une carrosserie aérodynamique. Manquant d'argent pour construire un prototype, il commence à publier des articles sur la conception automobile dans divers magazines et, peu de temps après avoir obtenu son diplôme en 1927, il est nommé nouveau rédacteur en chef du magazine *Klein-Motor-Sport*. Il utilise ses publications pour critiquer les voitures lourdes, dangereuses et démodées de l'époque et promouvoir un design innovant et son concept d'une voiture destinée au citoyen ordinaire allemand. Le magazine gagne en notoriété et en influence et, en janvier 1929, est renommé en *Motor-Kritik*. Parmi les contributeurs au magazine figure Béla Barényi, un jeune étudiant de génie qui a conçu des voitures avec un design similaire et qui sera plus tard un pionnier de la sécurité automobile.

Le directeur de Volkswagen d'après-guerre, Heinrich Nordhoff, déclarera plus tard que « Josef Ganz, dans *Motor-Kritik*, a attaqué les anciens constructeurs automobiles établis avec une ironie mordante et avec la conviction ardente d'un missionnaire. »³. Ces entreprises entament alors contre *Motor-Kritik* des poursuites judiciaires, des campagnes de calomnie et de boycott qui ne font qu'accroître la renommée du magazine et de son rédacteur en chef.

En 1929, Josef Ganz contacte les fabricants de motos allemands Zündapp, Ardie et DKW afin de construire le prototype d'une petite voiture populaire. Il en résulte un premier prototype, l'Ardie-Ganz, construit par Ardie en 1930, et un second achevé par Adler en mai 1931, surnommé le Maikäfer (nom allemand du Melolontha). La fabrication de ces prototypes connaît une répercussion importante dans l'industrie automobile d'alors. Chez Adler, Josef Ganz est nommé ingénieur consultant pour Daimler-Benz et BMW où il travaille au développement des premiers modèles à suspension indépendante : la Mercedes-Benz 170 et la BMW AM1 construite à Munich.

La première entreprise à construire une voiture selon les brevets de Josef Ganz est la *Standard Fahrzeugfabrik* qui présente un modèle, la *Standard Superior* au salon de l'Automobile à Berlin en février 1933. Elle comporte un châssis tubulaire, un moteur central et une suspension indépendante avec essieux oscillants à l'arrière. Adolf Hitler exprime alors son intérêt pour la conception du véhicule et son prix de vente très bas de 1590 Reichsmark. Sous le troisième Reich, cependant, Josef Ganz va être la cible de ses concurrents de l'industrie automobile opposés à ses articles publiés dans *Motor-Kritik*.

Influence sur Porsche



Porsche Type 12, 1931/32 par Zündapp, Nuremberg.

Les résultats obtenus avec les prototypes *Maikäfer* d'Ardie-Ganz et d'Adler parviennent à Zündapp qui se tourne vers Ferdinand Porsche en septembre 1931 pour développer une « voiture pour tout le monde » (*Ein Auto für Jedermann*), la Porsche Type 12. Porsche a déjà une préférence pour le 4 cylindres à plat, comme l'avait également essayé Daimler-Benz sous la direction de Josef Ganz un an auparavant, mais Zündapp choisit un moteur en étoile à 5 cylindres refroidi par eau. En 1932, trois prototypes sont en cours d'exécution. Ces prototypes sont détruits pendant la guerre, le dernier lors d'un bombardement au-dessus de Stuttgart en 1945.

Guerre et après-guerre

Josef Ganz est arrêté par la Gestapo en mai 1933 sur la base de fausses accusations de chantage contre l'industrie automobile, mais est finalement libéré. Il fuit l'Allemagne en juin 1934 - le mois où Adolf Hitler demande à Ferdinand Porsche de concevoir une voiture de série pour un prix d'achat de 1 000 Reichsmark⁴.

Après un court séjour au Liechtenstein, il s'installe en Suisse où, avec le soutien du gouvernement, il lance un projet automobile suisse. En Allemagne, la production de la *Standard Superior* et de la *Bungartz Butz* a pris fin. Les premiers prototypes automobiles suisses sont construits en 1937 et 1938, et on lance des projets de production en série dans une

nouvelle usine. Cependant, après le début de la Seconde Guerre mondiale, Ganz est à nouveau menacé par la Gestapo ; de plus, des représentants du gouvernement suisse revendiquent le projet automobile suisse. Après la guerre, un petit nombre de voitures suisses ont été construites par la compagnie automobile *Rapid*. Ganz engage à cette époque des poursuites judiciaires. Après cinq ans de démêlés juridiques, Ganz quitte la Suisse en 1949 et s'installe en France où il travaille sur une nouvelle petite voiture, mais il ne peut alors plus rivaliser avec Volkswagen.

En 1951, Josef Ganz émigre en Australie. Pendant quelques années, il y travaille pour General Motor-Holden, mais souffre de problèmes de santé après une série de crises cardiaques au début des années 1960. En 1965, la République fédérale d'Allemagne demande au gouvernement australien l'autorisation de décerner à Josef Ganz la Croix d'officier de l'ordre du mérite de la République fédérale d'Allemagne. Cependant, en vertu de la réglementation en vigueur à l'époque concernant les décorations étrangères accordées aux citoyens australiens, la demande est rejetée. Josef Ganz est mort dans l'anonymat en Australie, ayant vécu à Edgewater Towers, St Kilda, Melbourne.

Jules Tacheny

Jules Tacheny né à Mettet, 28 avril 1907 et décédé à Floreffe le 16 juillet 1984 est un pilote de vitesse moto belge ayant battu 41 records du monde au guidon de machines d'usine de la FN de Herstal sur l'autodrome de Linas-Montlhéry le 26 octobre 1931.

Jeunesse

Émile Tacheny, le père de Jules le destinait à la carrière de cordonnier. Mais Jules a d'autres rêves en tête. Il s'achète sa première FN 350 en cachette. Pour Jules, cette moto c'est tout à la fois un moyen de locomotion, un moyen de donner libre cours à son goût pour la vitesse et enfin un outil d'ascension sociale.

En 1924, il devient apprenti mécanicien. Dans les années qui suivent, il apprend son métier chez plusieurs garagistes de région.

En 1927, il rassemble des amis motocyclistes et fonde un club sous le nom de Union Motor Entre Sambre et Meuse.

En 1928, il achète une FN type M60 (350 cm³) et la transforme pour carburer à l'alcool. Contre toute attente, il gagne la course de Sorinnes avant d'être disqualifié pour ne pas s'être inscrit comme senior (obligation faite aux professionnels de la mécanique). Le père de Jules, qui n'était au courant de rien, apprend la nouvelle et se met en tête de détruire à la hache la moto de son fils. Bien cachée, la machine survivra à l'accès de colère paternel. Plus tard les villageois enthousiastes finiront par le convaincre de laisser son fils poursuivre sa carrière de pilote.

En 1930, il est victime d'un grave accident de la route et doit séjourner à l'hôpital après une trépanation. Il réclame qu'on apporte la machine anglaise qu'il a commandé - une AJS 350 - dans sa chambre d'hôpital, ce que son père et le personnel de l'institution accepte comme s'il s'agissait d'une dernière volonté. Dès l'arrivée de la machine dans sa chambre, Jules se rétablit miraculeusement.

Pilote d'usine pour la FN

Fin 1930, Jules Tacheny s'inscrit au *Trophée International* organisé par la FN et y est remarqué par Doug Marchant, ingénieur en chef de l'usine. Jules Tacheny fera partie d'une sélection d'une dizaine de pilotes soumis par l'usine FN à un *examen d'aptitude* sur l'anneau de Montlhéry. Il fera le meilleur temps et sera retenu, malgré une chute.

Les records du monde à Montlhéry

Pour l'usine FN, l'année 1931 est considérée comme une année de préparation. La rentrée officielle de l'usine en compétition étant prévue pour l'année suivante. C'est le 26 octobre de cette année que la fiabilité des solutions techniques développées par l'ingénieur Van Hout seront mises à l'épreuve à l'autodrome de Montlhéry. L'idée était de rouler 12 heures sans interruption à la vitesse maximale, Tacheny et René Milhoux se relayant au guidon au rythme de l'usure des pneus. À la fin de la journée, ils auront battu 41 records du monde, dont le plus significatif est celui des 12 heures à la moyenne de 138 km/h. Tacheny et Milhoux se verront conjointement remettre les prix Fernand Jacobs récompensant le sportif belge le plus méritant de l'année.

Les débuts en Grands Prix

En 1932, la FN revient sur la scène des Grands Prix, notamment pour affronter la marque rivale Saroléa et ses pilotes d'usine Noir et Pol Demeuter. Les duels de cette saison tournant plutôt à l'avantage de Saroléa.

En 1933, l'usine Saroléa aligne la *Monotube*, tandis que la FN aligne une nouvelle 500. Pour les uns comme les autres, le but est de contrer l'opposition britannique. L'équipe d'usine de la FN se compose désormais de Demeuter et Milhoux en experts et de Tacheny, Colette et Noir (ex Saroléa) en seniors. Alors que les équipes belges disposent enfin d'un matériel compétitif et de pilotes de premier plan, le Grand Prix de Belgique Moto de Francorchamps sera marqué par le deuil de Grégoire qui se tue pendant les essais provoquant le retrait de Saroléa.

Le double deuil du Grand Prix d'Allemagne

En 1934, l'équipe de l'usine FN se compose désormais de Noir, Demeuter, Tacheny, Milhoux et Colette. Les résultats atteints seront à la mesure des attentes. Dès le 17 avril Milhoux bat un nouveau record du monde à Bonheiden. Partout ailleurs les victoires s'accumulent. Jules Tacheny remporte le titre de champion de Belgique à Francorchamps. Si jusque-là les succès ne cessaient de s'accumuler pour la FN, le destin y mettra un terme au Grand Prix d'Allemagne à Chemnitz où deux pilotes de l'écurie, Noir et Demeuter trouvèrent la mort à quelques minutes d'intervalle. Le rêve de la compétition motocycliste se transforme en un instant en cruel cauchemar lorsqu'il faut rentrer de nuit avec les corps des coéquipiers dans le fourgon.

Il apparaîtra rapidement que les causes des deux accidents étaient imputables à une particularité des parties-cycles des FN. En effet, les cadres étaient trop larges et trop bas, de sorte que lors d'un freinage appuyé sur l'angle, la partie antérieure du berceau périphérique venait littéralement se planter dans le sol. Ce problème était et bien connu de tous mais le sujet était resté tabou jusqu'au funeste accident. Tant à la FN que chez sa concurrente Saroléa, la priorité du moment était de développer des moteurs capables de rivaliser avec les Norton. Les parties-cycles avaient quant à elles reçu bien moins d'attention.

La perte rapprochée de 3 de ses meilleurs pilotes pousse la FN à s'abstenir de participer au Grand Prix de Belgique. Pour Jules Tacheny, l'année 1934 qui fut celle de l'apogée des moteurs FN, aura donc été décisive sportivement et terriblement marquante humainement.

Retrait de la FN et première pause dans sa carrière sportive

En 1935 verra Tacheny encore obtenir de nombreux succès, et ce malgré une baisse sensible de l'enthousiasme de la FN pour la compétition motocycliste. Le 12 mai, Jules prend sur « son » circuit de Mettet la deuxième place du Grand Prix de l'Entre Sambre et Meuse". A la FN, après une année de réflexion, la direction décide de se retirer de la compétition sur circuit de vitesse. Cette décision n'était pas seulement la conséquence des accidents de 1934 : les sommes à engager pour rester compétitifs étaient énormes pour une marque au rayonnement commercial limité, Jules Tacheny, qui est pourtant au sommet de son potentiel, décide lui aussi de mettre un terme à sa carrière. Il veut se consacrer pleinement à son agence FN florissante ainsi qu'à sa famille.

Le costume du président ou le cuir du pilote ?

Après l'armistice de 1945, les cadres dirigeants club dont il fut le cofondateur en 1927, l'Union Motor Entre Sambre et Meuse, sont décimés. Devant le risque de le voir disparaître, il en accepte la présidence et le relance de façon spectaculaire malgré la morosité qui prévalait dans cette période de reconstruction. Dans le même temps, le virus de la compétition le rappelle sur les circuits. Il connaîtra encore nombre de victoires au guidon de sa vieille FN d'abord et d'une Norton Manx ensuite. Il devra se retirer de nombreux mois à la suite d'une mauvaise chute le laissera avec un pied broyé au circuit du Boulevard Mettewie à Bruxelles (1949). Mais encore une fois, le pilote renaît et reprend la compétition, tout en assumant sa charge de président de club. En 1952, il décide de mettre un terme définitif à sa carrière de pilote.

Son circuit et ses affaires[

Dans les longues années qui suivirent, la moto ne cessera d'être au centre de l'engagement de vie de Jules Tacheny. Il brillera notamment à la tête du club qui gère le circuit routier de Mettet, alors connu sous le nom de *diabolo*, à cause de sa forme caractéristique. Depuis 1932, il exploite un garage consacré aux motos mais aussi, à ses débuts, aux voitures. À côté des motos FN, il obtint les concessions de marques prestigieuses telles que Austin, Hudson et Jaguar. Ce garage de province situé au milieu du village de Mettet connaîtra un rayonnement international puisque Jules Tacheny sera successivement importateur des motos Norton (1952), Royal Enfield (1956) et deviendra dès 1959 le premier importateur pour la Belgique et le Luxembourg de la marque japonaise Honda. Il fut même invité et reçu par Soichiro Honda au Japon des mains duquel il reçut un diplôme d'honneur pour avoir contribué à l'introduction de la marque en Europe.

Il décède inopinément en 1984 d'un banal accident de la circulation sur le tracé du circuit routier de Floreffe.

Sa famille lui rend un hommage posthume]

Jules Tacheny a une fille d'un premier mariage (1938), Lucy. Veuf depuis 1952, il se remarie avec Claudine qui lui donnera 3 garçons, Freddy, Thierry et Johnny auxquels il a transmis le virus motocycliste. Ses trois fils sont restés actifs dans le monde de la moto. Notamment dans l'initiative du nouveau Circuit Jules Tacheny qui a été inauguré en 2007 à Mettet à l'occasion du centième anniversaire de la naissance de leur père.

Source : Wikipedia.



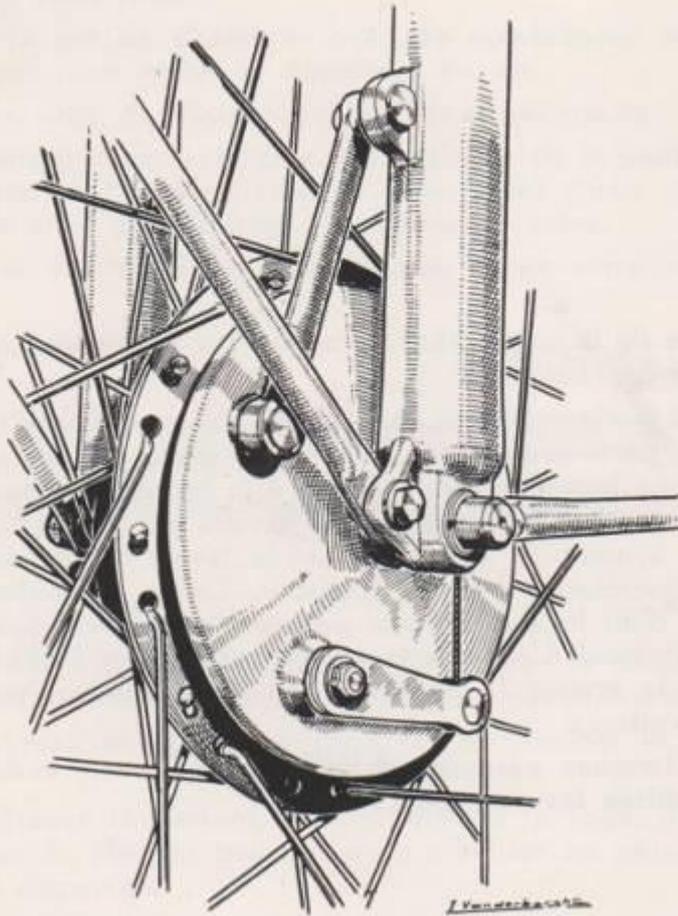
Jules Tacheny, à droite, aux côtés de René Milhous

 article du mois

Saroléa Atlantic suite et fin

Jean-Pierre Beaufays

S



FOURCHE TÉLESCOPIQUE

Deux longs ressorts à pas différents complétés par un freinage hydraulique assurent la suspension avant.

Normalement, chaque fourreau contient 125 cm³ d'huile dont la viscosité influence sensiblement la souplesse de la fourche.

Par temps froid, SAE 30 convient pour la machine solo,
Castrol XL SAE 30 ou Shell X 100 SAE 30 pour side-car.

Néanmoins, le conducteur pourra parfaire le fonctionnement en choisissant une qualité d'huile appropriée au poids transporté et à l'allure habituelle de conduite.

Une huile moteur SAE 50 est considérée comme un maximum en été.

La vidange peut s'effectuer par les vis bouchons prévues à la base des fourreaux mobiles.

Des ressorts légèrement plus forts sont prévus pour les motos avec side-car lourd.

ROULEMENT DE DIRECTION

Du système cônes/cuvettes et billes avec cône supérieur réglable.

La direction est correctement réglée lorsque la moto étant soulevée (bloc sous le moteur) et la roue avant écartée du sol, le guidon tourne « grassement, sans nœuds » jusqu'à la butée à droite ou à gauche. (Frein de direction libre, bien entendu).

Si cette vérification oblige à un réglage, procédez comme suit :

En commençant par le haut, desserrez :

S

1. l'écrou en ébonite du frein de direction ;
2. le gros contre-écrou hexagonal qui lui sert de base ;
3. le boulon-pince à l'arrière du raccord supérieur ;
4. les deux écrous des boulons-pince des fourreaux fixes au raccord inférieur.

Le tube de direction étant alors libre de se déplacer par rapport aux fourreaux fixes, tournez le cône supérieur dans le sens voulu.

Reprenez tout le jeu, puis desserrez d'un quart de tour. En maintenant le cône dans cette position, resserrez modérément l'écrou hexagonal (2) puis les boulons 3 et 4.

Bloquez l'écrou 2 et réglez l'écrou 1.

Revérifiez le jeu.

La surveillance attentive du jeu maintiendra la bonne tenue des roulements et assurera la direction douce et régulière, qualité essentielle d'une conduite sûre et agréable aux grandes allures.

SUSPENSION ARRIÈRE

A fourche ascillante et une paire d'amortisseurs hydrauliques.

L'oscillation se fait sur silentblocs. De même, des bagues en caoutchouc sont prévues aux deux extrémités des amortisseurs, ce qui supprime tout graissage ; la simple surveillance du blocage des écrous suffit. Les ressorts de suspension sont concentriques aux amortisseurs ; ils sont différents pour solo et side-car. Aucun soin ne doit être donné à l'amortisseur proprement dit ; en cas de fonctionnement insuffisant ou perte d'huile, consultez votre agent.

SACOCHE ET OUTILLAGE

Un outillage permettant l'entretien et les réparations urgentes est prévu dans la sacoche gauche.

A noter que la tôle-sacoche est attachée au cadre par 4 points très accessibles et que son démontage rapide donne accès aux klaxon, bobine, commande du stop et filtre à air.

CABLES DE COMMANDE

Le bon fonctionnement des diverses commandes est essentiel.

Veillez à ce que les GAINES ne soient pas écrasées entre deux autres pièces ; évitez les courbures trop prononcées. Ne négligez pas le graissage ; quelques gouttes d'huile aux pivots des leviers et à l'entrée des gaines.

ENTRETIEN PÉRIODIQUE

Chaque semaine

- Vérifiez les niveaux d'huile et d'essence.
- Vérifiez la pression des pneus.

Après les 500 premiers et après les 1500 premiers kilomètres

- Immédiatement après l'arrêt :
- Vidanger moteur et réservoir d'huile et nettoyer le filtre à interstices.
- Vidanger boîte de vitesses 1.500 premiers kilomètres.

Tous les 2.000 kilomètres

1. Contrôler l'état de la batterie (sinon tous les mois).
2. Vérifiez contacts du rupteur, électrodes de bougie.
3. Inspection du serrage des vis et écrous, de l'état des connexions électriques.
4. Vérifiez jeu aux soupapes.
5. Nettoyage du filtre à essence, du carburateur et du filtre à air.
6. Vérifiez vos pneus et votre outillage de réparations.
7. Vidangez carter chaîne avant et remettre 200 cm³ d'huile S.A.E. 10 ou 20.
8. Nettoyez et graissez la chaîne arrière.

S

9. Tendre les chaînes correctement.
10. Vérifiez et complétez niveau huile boîte de vitesses.
11. Réglez et graissez roulements direction.
12. Lubrifiez toutes les articulations et les câbles de commande y compris celui du compteur.

Tous les 3.000 kilomètres

Vindanger moteur, réservoir huile et nettoyage filtre à huile.

Tous les 6.000 kilomètres

Vidange de la boîte de vitesses.

En fin de saison

Décalaminage du moteur et rodage des soupapes.

Chez votre Agent :

Nettoyage minutieux des réservoirs à huile et à essence.

Vérification de l'équipement électrique et entretien de la dynamo par un agent Bosch.

Renouvellement des connexions électriques, surtout les trois câbles à haute tension.

Démontage, nettoyage et graissage des moyeux de roues.

Remplacement éventuel des boisseau – aiguille – gicleur d'aiguille.

Nettoyage des tubes d'échappement et silencieux.

Immobilisation prolongée

Démontage et mise à la charge de la batterie.

Nettoyage soigneux de toute la machine, pièces chromées protégées à la vaseline.

TROUBLES DE FONCTIONNEMENT

Le conducteur averti d'une moto « ATLANTIC » trouvera dans le tableau ci-après l'aide suffisante pour déceler la cause d'un rendement insatisfaisant ou d'une panne imprévue. Mais prévenir vaut mieux que guérir : la presque totalité des ennuis provient d'un entretien imparfait ou mal compris.

En vous attachant le service régulier et les conseils de nos agents, vous vous assurerez un usage constant et quiet de votre machine.

MOTEUR		Mise en marche difficile	Au ralenti	A 1/2 ouverture du boisseau	Au dessus de la 1/2 ouverture	Cliquetis	
CARBURATION	Trop pauvre	Débit insuffisant } Ventilation obstr. au réservoir. X Rabiet, filtre, cuve sales. X Rentrée d'air } Joints pipe admission. X } Joints culasse. X Ralenti } Conduits obstrués. X } Vis pointeau trop desserrée. X				X X	
	Trop riche	Levier d'air fermé. X Flotteur percé ou pointeau coincé. X Aiguille trop relevée. X Gicleur d'aiguille ovalisé. X	X		X X		
ALLUMAGE	Pas d'étincelle	Bougie défectueuse. X Fil cassé ou détaché. X Batterie déchargée complètement. X		Interstice trop faible		Intensité exagérée Bougie mal choisie	
	Étincelle faible	Capuchon de bougie sale. X Masse défectueuse. X Fil isolant percé ou humide. X Connexion desserrée ou humide. X Batterie déchargée partiellement. X Rupteur sale, mal réglé. X Linguet trop dur sur son pivot. X Avarie au condensateur, bobine, etc. X	X X X X X X	X		X X X	
MANQUE DE COMPRESSION		Bougie mal serrée - Joint à remplacer. X Poussoirs réglés trop juste. X Soupape } Siège imparfait. X } Tige grippée. X } Guide usé. X } Ressort cassé ou affaibli. X Segments usés ou cassés. X Joints de culasse défectueux. X					
	DIVERS	Chambre explosion calaminée. X Pot échappement encrassé. X Jeu excessif. X					X X denture distr. jupon du piston axe piston poussoirs
MAUVAISE TENUE DE ROUTE		Gonflement des pneus. X Suspension AR, mauvais fonctionnement. X Viscos. huile dans la fourche pas appropriée. X Usure des guides dans la fourche. X Boulons pincés des fourreaux insuffis. serrés. X					
DIRECTION DEFICIENTE		Roues mal alignées; pneus ou jantes voilés. X Routements de roues déréglés. X Fourche tressée lors d'un choc. X Boulem. de direct, défectueux ou mal centrés. X					
A-COUPS MARCHÉ DANS LA		Marche irrégulière du moteur. X Chaînes détendues. X Amortisseur de transmission bloqué. X					
CHANGEMENT DE VITESSES		Embrayage dur } CABLE mal graissé, gaine écrasée ou courbes trop aiguës. X } Ressorts trop comprimés. X } Commande mal réglée. X } Disques collés ou intérieur du tambour sale. X Embrayage } Ergots des disques ou rainures de tambour usées. X } Passage diffic. } Débrayage des disques insuffisant. X } des vitesses }					

Encore des souvenirs.

Notre ami Michel Deneve a retrouvé une photo datant de 1982, il y a donc un peu plus de 40 ans, prise à Mettet devant le café 'Au Circuit' situé, comme son nom l'indique, à proximité immédiate du circuit.

Sur cette photo traditionnelle, on peut voir tous les participants à la balade de Mettet regroupés derrière 3 motos, à savoir une Saroléa 24U ou 30R, une Henderson, et une FN M70 de première génération.

Cette balade a eu lieu plusieurs années consécutives dans les années 80.

Le départ avait lieu au café du Circuit et se terminait par le tour de l'ancien circuit.

Un arrêt était prévu sur la place de Mettet et, à plusieurs reprises, peu avant son décès accidentel en 1984, Jules Tacheny, champion motocycliste d'avant-guerre sur FN et propriétaire d'une importante concession motocycliste et automobile à Mettet, nous a fait l'honneur de sa présence. Le circuit porte son nom.

Sur cette photo, je reconnais beaucoup de copains d'alors dont certains participent toujours actuellement à nos balades.

De nombreux autres ne sont plus parmi nous, soit par désintérêt, soit trop âgés, soit malheureusement parce qu'ils ne sont plus de ce monde.

Ne pouvant être exhaustif, je m'abstiendrai de citer des noms.

Si on veut comparer cette photo à d'autres prises récemment, il est amusant de remarquer que les cheveux foncés ont blanchi ou se sont envolés.

Pour exemple, la grosse touffe de poils noirs au centre de la photo appartenait à votre serviteur.

Si la balade de Mettet n'existe plus depuis de nombreuses années, on peut considérer qu'elle est actuellement remplacée par celle de Florennes qui a lieu dans la même jolie région.

La Henderson photographiée fut pendant longtemps ma monture de prédilection.

Avec son moteur 4 cylindres en ligne de 1301 cc développant 24 cv, ce qui n'était pas mal du tout pour l'époque (1922), elle était très agréable à piloter.

Très souple et, contrairement à ce que son aspect pourrait laisser supposer, très maniable et confortable.

J'ai participé à de nombreuses balades à son guidon dont plusieurs L-N-L dans les années 80.

Lors d'un Tour de Provence, elle a gravi le mont Ventoux sans problème et à une belle allure.

Mais, comme le temps était pluvieux ce jour-là, la descente fut plus problématique car les freins, tous deux sur la roue arrière, étaient rendus totalement inopérants.

Cet 'exploit' m'a fourni par la suite une réponse à la question idiote souvent posée : 'A combien monte-t-elle ?'. A quoi je répondais invariablement '1910 m', à savoir l'altitude du mont Ventoux.

On me demande parfois ce qu'elle est devenue et pourquoi je ne roule plus avec.

J'en suis toujours propriétaire mais les nombreux kilomètres qu'elle a parcourus depuis sa restauration n'ont pas arrangé sa mécanique qui nécessiterait une sérieuse révision.

Sa magnéto Simms aurait besoin d'un rupteur d'origine car le Bosch qui y a été adapté, s'il permet au moteur de tourner, ne suffit pas à obtenir un réglage précis et fournit un ralenti boiteux.

Les soupapes devraient être rodées mais le fin mécanicien que je suis n'arrive pas, malgré la confection d'une clé adaptée, à dévisser les bouchons qui y donnent accès.

Ne possédant pas le carbu Zénith d'origine, lors de la restauration de cette moto, j'avais installé le Solex en zamak d'une Citroën des années 30 qui me donnait satisfaction mais qui, comme ça arrive souvent avec cette matière qui vieillit très mal, s'est désagrégé lorsque j'ai commis l'erreur de tenter de le démonter pour le nettoyer.

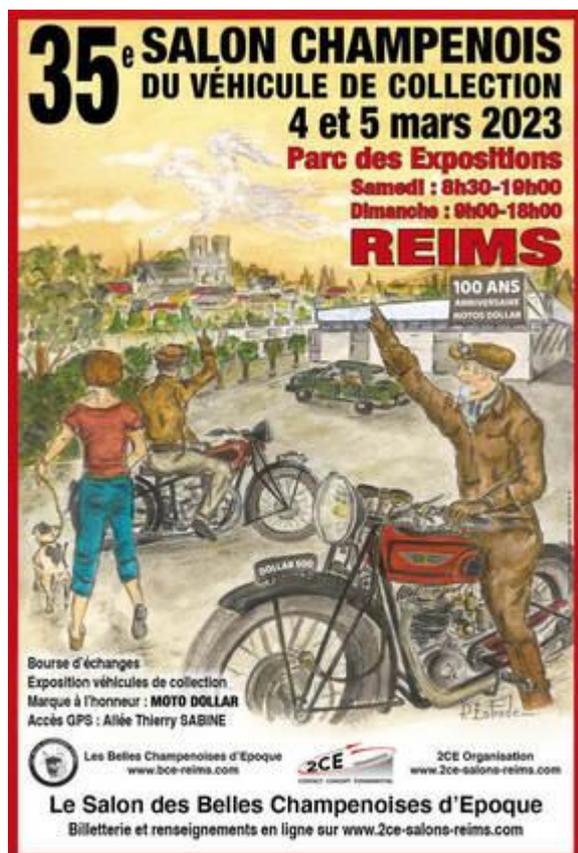
J'en ai retrouvé un en bronze qui devrait convenir mais demande une remise en état.

Peut-être me déciderai-je un jour à confier cette remarquable bécane à un mécanicien averti pour retrouver le plaisir de rouler à nouveau à son guidon.



Samedi et dimanche 4 et 5 mars, 35^{ème} salon champenois

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



Dimanche 26 mars, 53^{ème} Coup de Kick de Val-Dieu

Le Coup de Kick de Val-Dieu, dont la distance est volontairement limitée (120 km), se fera au départ du cadre pittoresque des vieux murs abbatiaux, ainsi que le repas de midi.

Au programme :

Accueil 09h : viennoiseries – café – jus d'orange.

Départ boucle du matin 10h

Repas de midi : au « Casse-croute Val-Dieu »

Départ boucle de l'après-midi : 13h30

Votre réservation est fortement souhaitée avant le 20 mars à des fins logistiques

(president@vmcb.be ou 0475/841.447).

Une organisation RVMCB pour motos d'avant 1961 représentée par Beaufays Jean-Pierre & Lenaerts Eric.

DIMANCHE
26 MARS

POUR MOTOS JUSQUE 1960

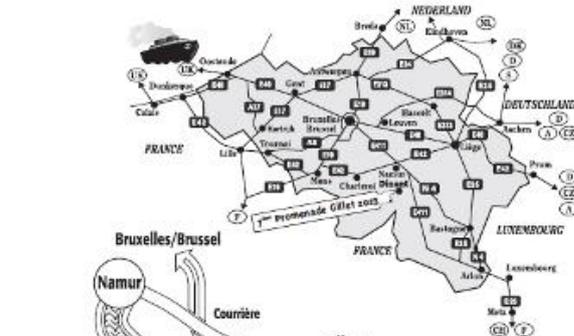



COUP DE KICK

VAL-DIEU

INSCRIPTION AVANT LE 20/03 VIA
PRESIDENT@VMGB.BE 0475/84 14 47

Dimanche 30 avril, 7^{ème} promenade Gillet Herstal

Bruxelles/Brussel
Namur
Courtrai
Liège
La Meuse
Ciney
Marche Bastogne
Dinant
Sotines
Arlon / Luxembourg
Philippeville

Adresse du jour
Plaats van het gebeuren
Hôtel du Plateau de la Citadelle
rue du Plateau de la Citadelle
BF-5500 Dinant
tel : +32 (0)82.222.834

Accueil à partir de 07h30
Ontvangst vanaf 7u30

Informations • Informaties
FR : Vincent Derdeyn
gsm : +32 (0)477.329.246 apr 15h
Email : moto.gillet@gmail.com
NL/GB/DE/FR : Yves Champion
tel : +32 (0)475 960 076
Email : ycampion.gillet@skynet.be



Dinant 30/04/2023

7^{ème} Promenade Gillet-Herstal 7^{de} Rit

Une organisation de • Een organisatie van : Vincent Derdeyn & Yves Campion • Avec le • Voor de : RVMCB
En collaboration avec le • In samenwerking met de : Gillet-Herstal Website : <http://users.pandora.be/gillet-herstal>

Ce rassemblement est **exclusivement réservé** aux véhicules construits par les Ateliers **Gillet-Herstal** tant en Belgique qu'en France (Jeumont) ou en Italie (Milan), ainsi qu'aux véhicules d'autres marques propulsés par un moteur Gillet-Herstal.

Les préinscriptions et paiement sont obligatoires, merci pour les organisateurs...

- Accueil à partir de 7h30.
- Petit déjeuner (boisson + croissant) de 7h30 à 9h00.
- Départ de la promenade à 9h00 (± 75 km) • Arrêt Boisson
- Étape à 12h00. Déjeuner (Plat Chaud + Boisson)
- Départ de la promenade à 14h00 (± 75 km) • Arrêt Boisson
- Retour à la Citadelle de Dinant vers ± 17h30. • Goûter (galette + boisson) + Remise de souvenir
- Parcours : fléché roadbook carte
- Accès au rendez-vous : fléché à partir de la «N 936»
- Véhicule de dépannage prévu pour les malchanceux
- Participation aux frais : € 30,00- pour les pilotes • € 25,00- pour les accompagnants.

Uitsluitend toegankelijk voor **Gillet Herstal** voertuigen gebouwd in België, Frankrijk (Jeumont) of Italië (Milano), en aan andere voertuigen met **Gillet-Herstal** motor.

Voorinschrijving en betaling zijn verplicht bedank voor de organisatoren...

- Ontvangst vanaf 7u30.
- Ontbijt van 7u30 tot 9u00.
- Vertrek van de rit vanaf 9u00 (± 75 km) • Drankstop.
- Middagstop 12u00 : middagmaal (warme schotel + drank)
- Vertrek van de rit vanaf 14u00 (± 75 km).
- Terug aan de Citadelle van Dinant : ±17u30 • Versnapering (drank + koek) en aandenken
- Bepijld roadbook plategrong
- Toegang : bepijld vanaf «N 936»
- Depannagewagen voorzien voor de pechvogels
- Inschrijving bedraagt : • € 30,00- voor de piloten • € 25,00- voor de begeleiders.

Adresse du jour • Plaats van het gebeuren :

Hôtel du Plateau de la Citadelle • rue du Plateau de la Citadelle • BE-5500 Dinant
tél : +32 (0)82.222.834

Informations • Informaties :

FR : Vincent Derdeyn : tél : +32 (0)477.329.246 • Email : moto.gillet@gmail.com
NL/GB/DE/FR : Yves Campion : tel : +32 (0)473.960.076 • Email : ycampion.gillet@skynet.be

Paiement obligatoire • Verplicht betalingen :

Au compte n° : 104-0012226-51 de Vincent Derdeyn avec la mention : "Promenade Gillet 2023"
Op rekening nr : 104-0012226-51 van Vincent Derdeyn met mededeling : "Gillet Tocht 2023"
Code IBAN : BE75 1040 0122 2651 & Code BIC : NICABEBB

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

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



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

KTM 250 GS enduro - année 1992 Papier belge
Moteur et suspensions remis à neuf par Pierre Fraikin (ancien agent KTM)

Neufs : 2 nouveaux pneus + pignon, couronne et chaîne
Kilométrage réel de la moto : 1198 km Prix demandé : 3.500 € à discuter
Pirotte Didier 0474/953.048 (1)

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 (2)

1 Pneu Heidenau K60 Scout 110/80-19 Totalement NEUF pour moto scrambler, ou trailbike
Vendu 40 € hermans.ferrara@gmail.com (2)

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)

Vend une moto **Gillet 175 super confort** +/- 1951 à restaurer.
Elle est 95 pourcents complète et sans documents, j'espère une offre de l'ordre de 650 € à discuter
Des problèmes de santé font que je ne suis plus en mesure d'effectuer la restauration qu'elle mérite.
Un de vos membres peut être intéressé. Christian Poulain 0472/411.595 (3)

A VENDRE **FN M70 A** avec Papier Belge. A mon âge, il est difficile d'encore rouler avec cette moto.
Le bloc moteur a reçu des nouveaux roulements et des pignons pour la boîte de vitesses. Un lot de pièces sera également avec. Visites possibles. Rudy Partouns rudy.partouns@gmail.com
0476 454 457 (3)



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 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 padyler@gmail.com



alendar du mois

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

04/03	Salon Champenois Reims	+33 6 81 69 60 10
05/03	Salon Champenois Reims	+33 6 81 69 60 10
05/03	BOM Berlare oldtimer beurs	0475/254773
11/03	Oldtimer beurs Ranst	
18/03	Salon de la moto Pecquencourt	0033/327861451
19/03	Salon de la moto Pecquencourt	0033/327861451



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

Baert Classic
VINTAGE MOTORCYCLES

Norton
MOTORCYCLES

URAL
RUSSIAN MOTORCYCLES

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

KSR GROUP

ROYAL ENFIELD

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

