



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



100 ans Moto Guzzi suite et fin

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



Février 2022



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.org
Informations sur les assurances et l'immatriculation **0470/856 146** assurances@vmcb.org

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

Vice-Président Leroy Philippe 085 21 14 57
 Ronheuville 35 0495 77 75 21
 4570 Marchin pady1er@gmail.com

Secrétaire Philippet Eddy
Trésorier Rue de l'Arbre Croix 272 0475 80 09 08
 4460 Horion-Hozemont eddy.philippet.vmcb@gmail.com

Responsables de la revue

Mignolet Roland 04 278 32 50 (travail)
Rue des Trixhes, 64 0476/95 76 96
4920 Harzé atmospherecuir@yahoo.fr

Administrateurs

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

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

Heller Guy 0472 53 96 46
Rue Granfosse, 68 guy.heller@skynet.be
4130 Esneux

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

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

Chers Amis,

Permettez-moi à nouveau de vous souhaiter les bons vœux pour l'an nouveau au nom de tout le Conseil d'Administration. Que 2022 vous apporte la santé et l'épanouissement dans vos activités professionnelles, personnelles sans oublier la moto ancienne !

La trêve hivernale devenant interminable, c'est tels des enfants trépignant d'impatience que près de 50 participants se sont rendus à la traditionnelle balade d'HiberNamur. S'il est clair que nous ne transpirions pas, on peut dire qu'on a déjà connu bien plus froid à cette occasion. Cette sortie en groupe nous a amené à un somptueux repère de tout amateur de mécaniques anciennes (à 2, 3, 4 roues, ou qui flotte) à Malonne: Chicane 112 (www.chicane112.com). L'endroit est accueillant et rempli de curiosités. Nul doute que bon nombre de futures balades y passera encore, avec d'ores et déjà la 1^{ère} Post-classic RVMCB le 24 avril.

Comme un périodique qu'on attend avec impatience, le calendrier des manifestations de l'année s'est fait un peu attendre. Toujours est-il que vous trouverez dans ce numéro le calendrier jaune reprenant les dates des organisations glanées. Il faut dire qu'à l'instar de l'an dernier les questionnements et incertitudes des organisateurs restent un frein non négligeable, et ce certainement pour les organisations de grandes ampleurs nécessitant beaucoup d'investissements en temps et argent. Ce fût dernièrement encore le cas avec malheureusement l'annulation de la bourse de Marche-en-Famenne.

C'est également l'optique du RVMCB qui, à l'instar de nos amis Marchois, prévoit, organise jusqu'à la dernière minute, quitte à postposer ou annuler si les conditions l'imposent. Planifier le pire et espérer le meilleur seront les maîtres mots en 2022. C'est ainsi que votre flexibilité sera encore bien nécessaire avec bien souvent des pré-inscriptions afin de s'assurer de ne pas dépasser les capacités maximales d'accueil de l'HORECA choisi et ne laisser personne en rade le jour même.

C'est dans ce climat que le traditionnel « Coup de Kick de Val-Dieu » est prévu le 20/03 suivi dans la foulée par la Croisière Blanche le 27/03.

Il est de coutume à cette première de sortir la dernière acquisition, restauration ou remise en route de l'hiver. Tel un championnat de foot, la trêve hivernale est synonyme de mercato à l'issue duquel il n'est pas rare de voir de nouveaux pilotes au guidon de motos appartenant encore l'an passé à d'autres motards. C'est l'occasion de partager les premiers ressentis avec leurs lots de (dés)agréables surprises. Et si des matches à domicile sont importants, les déplacements les sont également. N'hésitez pas à nous conter tel un reporter d'un jour vos sorties dont la revue fera écho.

Attention, en raison d'occupation de la cafétéria du Musée par la police et ce encore 2 mois, la prochaine réunion club est prévue le 18 mars dès 19h30.

Bonne lecture de la présente et à bientôt,

*LENAERTS Eric
Président*

 **Dans nos familles**

Nous avons appris le décès de Albert Dethier à l'âge de 88 ans ce 12 janvier. Il fût un pilier durant de nombreuses années au guidon de diverses motos et finalement au guidon de sa

Honda 250 munie du bouton magique. Nous présentons nos sincères condoléances à sa famille et à ses proches.



Nous avons également appris le décès de Jacques Nackers à l'âge de 72 ans ce 4 janvier.

Nous présentons nos sincères condoléances à sa famille et à ses 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	

 article du mois

Moto Guzzi

Jean-Pierre Beaufays

Le scooter Galletto



Désireuse de s'ouvrir une voie dans le scooter très à la mode en Italie immédiatement après la seconde guerre mondiale, la firme Moto Guzzi étudia dès 1948 son modèle 'Galletto' (coq). Ici encore, sa ligne se démarquait de celle des autres scooters par l'adoption de grandes roues pour pneus de 17'', censées augmenter la stabilité par rapport aux modèles à petites roues et d'un moteur 4 temps à cylindre horizontal suivant la disposition chère à Guzzi.

Ce moteur, prévu initialement en 150 cc, ne fut commercialisé qu'en 1950 avec une cylindrée élevée à 160 cc et une boîte à 3 vitesses commandées par une pédale à balancier.. Il était disposé sur une poutre centrale emboutie formant châssis entre les pieds du pilote.

Une autre originalité était sa suspension arrière, différente à ce qu'on trouvait généralement chez Guzzi, et constituée d'un simple bras tubulaire à amortisseur latéral unique. Le moyeu arrière était monté sur un excentrique qui permettait un réglage aisé de la tension de chaîne.

La partie arrière était recouverte par un carénage de tôle et le motard était protégé des intempéries par un important tablier qui supportait en outre une roue de réserve disposée transversalement. De ce fait, les trois roues étaient identiques et relativement aisées à démonter. Un grand coffre pouvait être installé sur option sur le tablier entre les jambes du pilote.

En 1952, la cylindrée passe à 175cc et la boîte gagne une quatrième vitesse.

En 1954, la cylindrée passe à 192 cc.

En 1961, un démarreur électrique l'équipa jusque la fin de sa production en 1966.

Au cours de ses 16 années de fabrication, le Galletto subit plusieurs modifications de détails et sa peinture fut proposée en crème, gris, ou rouge.

Il fut produit à plus de 77000 exemplaires.

Caractéristiques :

Monocylindre horizontal 4 temps refroidi par air
Successivement 160 (62X53), 175, puis 192 (58X55) cc. De 6 à 7,7 cv.
Soupapes culbutées, vilebrequin en porte à faux avec volant extérieur,
Boîte à 3 puis 4 rapports,
Transmission par chaîne
Cadre en tôle emboutie, habillage en tôle d'acier et d'aluminium.
Suspension avant à roue poussée et balanciers.
Suspension arrière monobras à simple amortisseur.
Roues de 17 ''.
Poids : 107 puis 134 kgs, 80 puis 85 kmh.

L'avenir ?

Notons que les ingénieurs de Moto Guzzi sont actuellement occupés à 'plancher' sur un nouveau Galletto dont le style rappelle étroitement l'ancien mais à motorisation hybride.



Galletto hybride

La V7



Lorsqu'il me fut demandé d'écrire quelques pages pour commémorer le centième anniversaire de Moto Guzzi, je n'avais pas l'intention de parler de la V7 car sa production était postérieure au 'rayon d'action' du RVMCB.

Mais, suite à la récente prolongation jusque 1980 des années de construction des motos auxquelles notre club s'intéresse, mon Rédac'Chef m'a donné la consigne de parler de ce modèle trop récent pour vraiment susciter mon intérêt, et sur lequel je ne connais rien.

J'avoue donc avoir 'pompé' en grande partie sur le net les quelques lignes qui suivent :

Créé en 1967, ce moteur bicylindre en V face à la route n'était pas au départ voué à motoriser des motos.

A la fin des années 50 les ingénieurs de Moto Guzzi mettent au point un nouveau moteur qui a pour objet de motoriser un petit véhicule à 3 roues motrices, notamment pour les agriculteurs des régions alpines, qui jusque-là, utilisaient des ânes.

Cet engin devait être un substitut 'tout terrain aux 'Motocarro' à 3 roues 'Ercole' 500 et 'Ercolino' 250 très répandus en Italie à cette époque mais au pilotage plus que hasardeux sur terrain accidenté. Et ce n'est pas Roland Servais qui va me contredire.

Les ingénieurs de Moto Guzzi (Giulio Cesar Carcano en tête) ont aussi une idée derrière la tête et imaginent le potentiel de ce moteur sous le capot d'une Fiat 500. Point de passion ni de quête de la vitesse ici : on développe une mécanique qui doit d'abord avoir pour qualités d'être fiable, durable et accessible. Moto Guzzi sort donc un moteur original : un V2 à 90°, tout en alliage léger, avec les arbres à cames placé entre les deux cylindres. Il développe alors 29 chevaux, mais surtout un joli couple de 47 Nm à 2400 tr/mn, avec un seul carburateur Weber de 26 mm. Original ? Pas tant que cela. Quoique ! On s'explique : le V2 face à la route, ça existait déjà dans l'histoire de la moto.

Outre Herman Spring de Tilff qui avait déjà conçu dès 1920 un moteur de cette architecture et dont j'ai le plaisir de posséder le seul exemplaire encore existant, on pense notamment aux 250 Racer de Lambretta, en Italie, puis, au Japon, entre 1959 et la fin de la décennie suivante, aux Marusho Lilac qui sortent aussi un V2, finalement une espèce de Moto Guzzi du futur et en réduction, d'abord en 250 cm³, puis avec une gamme qui aura des versions 125, 150 et 332 cm³ (un petit V2 de 125 cm³, on imagine ça !).

De 1953 à 1956, la firme allemande Victoria avait également fabriqué son modèle 'Bergmeister', également un 350 en V 'Face à la route'.

Et cette liste est évidemment loin d'être exhaustive.

Ce qui est nouveau, en revanche, c'est de faire un V2 face à la route avec un embrayage simple disque, un démarreur électrique et une boîte à 4 rapports, ainsi qu'un vilebrequin monobloc que l'on pourrait changer, le cas échéant, sans retirer le moteur du cadre. Cette machine, qu'on appelait « Mulo Meccanico » (la mule mécanique) aura été produite en petite quantité de 1959 à 1963. Sous son air rustique, c'était un engin sophistiqué : boîte 6 avec marche arrière, frein à tambour hydraulique à l'arrière. Et Fiat n'a pas donné suite.

Présenté à l'armée italienne, cet engin n'y a pas non plus remporté le succès escompté. Seules 200 'Mules' furent livrées en 1959.



Du coup, Moto Guzzi se retrouve avec un moteur bien né et qui cherche des débouchés. Le monocylindre 500 des Falcone étant un poil juste, les têtes pensantes de Moto Guzzi voient dans le marché américain un beau débouché : la preuve, à cette époque, 80 % de l'industrie motocycliste anglaise est exportée aux States. Mieux : en plus du marché civil, il faudrait réussir à remporter des marchés publics et ce sera le cas avec la police californienne, ainsi que les versions California qui gagneront plus tard le catalogue Moto Guzzi).

Une V700 apparaît en 1967. c'est alors une solide routière, bien construite et d'apparence classique. Elle développe alors 50 chevaux. A peine un an après, elle évolue en V750 (757 cm³, 55 chevaux) puis, en 1969, dispose de versions Spécial et Ambassador. Moto Guzzi veut alors tenter de faire parler d'eux en battant des records et conçoivent une version carénée d'une V7 vraiment spéciale (68 ch, 158 kilos, 230 km/h). Plusieurs records de vitesse seront battus, mais le cadre de la moto n'est pas adapté) à une conduite un peu sportive.

L'ingénieur Leo Tonti dessine alors un nouveau cadre, plus léger, plus rigide, et qui abaisse le centre de gravité : il se distingue notamment par une poutre centrale abaissée, qui passe au milieu des cylindres. Toujours pour abaisser l'ensemble, un alternateur plus compact (180 W au lieu de 300 W était monté, et les carters étaient un peu redessinés, d'où une cylindrée en légère baisse, réduite à 748 cm³. La machine est présentée en 1971. En juin de la même année, aux 500 km de Monza, Mike Hailwood (en pantalon de flanelle, il était là pour un magazine auto) l'essaie et déclare qu'il n'a jamais vu de moto routière tenir aussi bien la route. Sans grande préparation, le duo Riva et Piazzalunga finirent 3ème, puis en octobre, Brambilla & Cavalli remportèrent les 500 km de Vallelunga. La FIM exige cependant une production de 150 machines pour l'homologation : ce sera le cas des versions « Telaio Rosso » (cadre rouge, qui contraste avec la couleur vert citron !). Cette première série, assemblée à la main, possède un cadre plus léger que les exemplaires suivants, qui peuvent être considérés comme des modèles de grande série. Sa grande rareté fait que sa cote s'enflamme : un exemplaire est parti à plus de 35000 € lors d'une vente aux enchères Bonhams début 2018. En 1972, avec 200 km/h chrono, la V7 Sport est la moto de série la plus rapide, et certainement aussi celle qui tient le mieux la route. Par rapport au modèle 71, la V7 Sport a déjà évolué : le cadre, noir, est conçu avec des matériaux différents, la boîte de vitesse est renforcée, les carters sont désormais injectés, le transmission finale comporte des éléments de 850 GT. C'est vraiment son cadre et son centre de gravité qui lui permettent de faire la différence avec ses concurrentes. Malgré 2152 V7 Sport vendue, la fourniture de motos à différentes forces de police et la poursuite de la carrière de la V750 (qui est d'ailleurs devenue V850 entre temps), Moto Guzzi va mal et la firme est alors rachetée par l'industriel italo-argentin Alessandro de Tomaso (oui, celui des voitures, qui est aussi alors propriétaire de Benelli). Malgré cela, la moto évolue un peu en 1973 : nouveaux guidons bracelet, et sur le plan technique, une chaîne de distribution remplace la cascade de pignons. De même, Moto Guzzi anticipe une évolution de la réglementation américaine (qui va rendre obligatoire les sélecteurs de boîtes de vitesse sur le côté gauche) et change donc la tringlerie de boîte. De même, une option double frein à

disque à l'avant (deux disques en fonte de 300 mm et des étriers Brembo 08 à pistons opposés) est proposée en option. Cette année là, la V7 Sport sera produite à 1435 unités avec les freins à tambour et 152 équipées des freins à disque.



Alors que les motos japonaises deviennent de plus en plus performantes, la V7 Sport devient 750 S en 1974. Hélas, elle reflète la politique de baisse des coûts initiée par De Tomaso. La 750 S de 1974 marque donc une évolution de la V7 Sport, sur le plan cosmétique (noire à bandes de couleur sur le réservoir et les caches latéraux), un collecteur d'échappement chromé mais des silencieux noir mat. Elle connaîtra moins de succès, avec 948 unités produites. Elle évolue en 750 S3 en 1975, non sans subir pas moins de 55 modifications dont une définition moteur proche de celle de la 850 T3 avec un arbre à came plus typé tourisme, un pont arrière de 1000 Convert, de nouveaux garde boue, un réservoir d'essence modifié, avec une nouvelle trappe. La aussi, le succès sera mitigé avec seulement 950 exemplaires produits en 1975. Et l'arrivée de la 850 Le Mans fin 76 marque la fin des V7 « sportives »...

Comme le chantait Georges Brassens, la suite serait délectable mais malheureusement je ne peux l'écrire car ce serait vraiment trop moderne pour nous.

Notons juste que les drones que pilote notre Président sont motorisés par deux moteurs Guzzi de cette architecture.



illet d'humeur

Jean-Pierre Beaufays

Commission Technique

Comme les activités motocyclistes sont fortement réduites pour le moment, que je suis trop frileux pour rouler et que j'ai la flemme de travailler sur mes motos, je continue à relire la page 'VMCB' des anciennes revues 'Motor', organe du RMU dont notre club était à ses débuts une section.

Bons souvenirs pour la plupart, empreints de nostalgie et générant parfois un sourire devant la naïveté des propos et des commentaires émis.

Dans les années '70, fut créée au sein du club, une éphémère Commission Technique.

Composée de 'spécialistes' autoproclamés qui se réunissaient périodiquement, elle avait pour vocation d'une part de venir en aide aux amateurs et restaurateurs débutants mais essentiellement d'"homologuer" les motos.

A savoir déterminer et certifier leur année de construction, leur type, et leur conformité au modèle d'origine.

Pour ce faire, le propriétaire de la moto était tenu de remplir et d'adresser, en plus de photos, à la CT un document plus que complet en reprenant toutes les caractéristiques.

A l'issue de cette 'homologation', un certificat et une plaquette émaillée à apposer sur la moto étaient délivrés à leur propriétaire.

Cette plaquette était censée accorder une valeur certaine à la moto. Ce qui était bien entendu utopique.

Il avait même été décidé que, seules les motos homologuées ou en cours d'homologation, auraient désormais le droit de participer aux rencontres.

Il s'avéra très rapidement que cette mesure était inapplicable face à l'absence de moyens légaux pour la faire respecter et à l'indifférence, voire à l'obstruction tant des organisateurs que des participants.

En outre, cette CT s'est sabordée par une procrastination effrénée qui, certes dans un souci d'exactitude, eut souvent raison de la patience des propriétaires des motos qui devaient attendre un temps outrageusement long avant de recevoir leur homologation.

Ce qui ne l'empêchait pas de commettre des erreurs. Voir ci-dessous.

Ceci, en plus d'un 'pinaillage' de cette commission, qui, partant pourtant d'un bon sentiment, ajournait continuellement ou pire, refusait des homologations sur des questions de détails comme la conformité d'un feu rouge ou d'un écusson de réservoir, fit qu'elle fut dissoute après seulement 2 ou 3 ans d'existence.

A ma grande honte, j'avoue que j'avais l'honneur d'occuper le poste de Président de cette CT.

Et j'ai retrouvé, dans la page VMCB du Motor datant de septembre 1975, un communiqué que j'avais rédigé.

Ce communiqué, qui était bien entendu complètement sorti de ma mémoire, m'a bien fait rigoler car il prouve que, même après seulement 4 ans d'existence du VMCB, la question de l'année de participation des motos aux balades se posait déjà.

Toute proportion gardée bien entendu.

Je vous le livre tel quel en n'oubliant pas qu'il reflète l'état de notre club, et ma capacité épistolaire il y a 47 ans.

'' Depuis quelque temps, nos membres se rendent à nos manifestations avec des motos de moins en moins anciennes. Les machines antérieures à 1925 se font de plus en plus rares et constituent une minorité parmi les motos plus récentes.

Notre intention n'est pas de dénigrer les motos construites entre 1925 et 1935 car il est incontestable que de belles et intéressantes machines ont vu le jour pendant cette période, et, d'autre part, nous sommes conscients qu'il devient malaisé de trouver des motos vraiment anciennes.

Nous pensons notamment aux nouveaux membres que nous serons toujours heureux d'accueillir au guidon de leur Tour du Monde ou de leur M70.

Nous nous adressons plutôt aux nombreux propriétaires de 'vétérans', soigneusement calfeutrées dans un garage et qui mériteraient de voir le jour plus fréquemment.

Souvenons-nous de nos premiers rallyes qui eurent lieu à la fin des années 60 et des magnifiques 'ancêtres' et 'vétérans' qui y participaient. (NDRL : Rallyes des Ancêtres Motos organisés en 1968 et 69 à Verviers par le Vétéran Car Club).

Ces machines n'ont tout de même pas disparu !

Quoique ces motos constituent un capital que l'on ne tient pas d'exposer à d'éventuelles dégradations, il ne faut pas perdre de vue que ces sorties contribuent à les maintenir en bon état de marche.

Une moto qui prend au quart de tour et tourne impeccablement, même si son état prouve qu'elle roule, est tout aussi valable, sinon plus, qu'un objet d'exposition au clinquant plus vrai que nature. Nous croyons que les vrais amateurs seront de cet avis.

On peut soulever l'argument des pièces de rechange difficiles à trouver.

Il n'est pourtant pas plus difficile de faire couler ou usiner une pièce ou rebobiner une magnéto pour une moto de 1914 que pour une de 1931...

Quant aux pneus, même à talons, nos amis Britanniques seront toujours à mêmes de nous en fournir.

Il est bon de rappeler également que le VMCB s'adresse aux motos construites avant le 01-01-1935.

De plus en plus de motos plus récentes, voire d'après-guerre, participent à nos promenades !

Ces machines devraient être considérées comme 'suiveuses' et, nous référant aux statuts de notre club (!!!!), il est conseillé aux organisateurs d'en tenir compte.

Cette dernière remarque peut paraître excessive, voire antipathique, mais nous croyons qu'elle est nécessaire afin d'assurer une saine évolution à notre club.

Puissions-nous revoir en grand nombre réservoir sous cadre et transmissions à courroie.'

HOMOLOGATIONS

Ce 28 juin, la CT a attribué les certificats suivants :

- 42 René Gillet 1932. M. Dufour.
- 43 FN M70 1933. M. Mernier.
- 44 FN M71 1931 M. Bolzan.
- 45 Motobécane 1939. M. Mathieu.
- 46. Terrot 1934. M. Noël.
- 57 FN M70 1929. M. Colle.

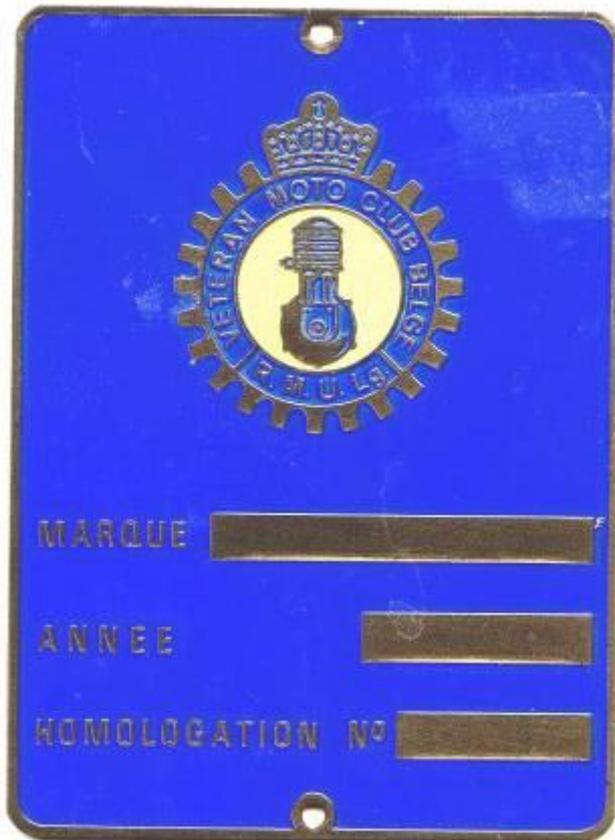
On notera que la CT y allait fort. Une M71 de 1931 ! Alors que le modèle est sorti en 1936. Une pré-série probablement. Ou, plus vraisemblablement, confusion entre M70D et M71. Les documentations étaient rares et les membres de la CT jeunes et inexpérimentés.

Quant aux 'statuts' du club, je crois me souvenir qu'il s'agissait d'un document officieux rédigé par le CA de la section et présenté à son AG.

Le terme '**statuts**' est donc galvaudé et il eut été plus correct de parler de 'règlement d'ordre intérieur'.

Amusant de constater qu'à l'époque de la rédaction de ce texte, les motos les plus récentes désormais acceptées au RVMCB devaient encore attendre 5 ans avant de sortir d'usine....

Au moment où j'écris ces lignes, les plus courageux d'entre vous sont à Hibernamur. Puissiez-vous, malgré le froid et l'humidité, y avoir pris beaucoup plus de plaisir qu'en vous faisant piquer pour pouvoir y participer.



La vie du club



Le comité a décidé de participer cette année à ce rassemblement international de la moto ancienne. En espérant, toutefois, que la pandémie ne fasse pas de « rechute ».

Actuellement, nous sommes une bonne dizaine à être partant. Nous exposerons nos motos, certains iront goûter aux joies de la piste, selon leur catégorie.

L'hébergement rappellera vos années « scout ou patro » en dormant « à la dure » sur le site ou alors pour les plus « douillets » qui opteront pour un hôtel.

Si ça vous titille, contactez Roland Mignolet (voir page 2)

Invitations

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

Dès à présent, envoyez par mail votre annonce à atmospherecuir@yahoo.fr ou editeur.vmcba@outlook.be

vendre

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

Vend câble de commande pour **DKW Hummel** 0476/957.696 photo whatsapp possible
R Mignolet(1)

Socovel 98cc, année 1947, très bon état, entièrement restaurée, photos sur demande par email privé.
prix demandé 2950 € heinz.roevenich@web.de

A vendre **FN M67D** 1933, 500cc culbutée, très belle et en parfait état de marche. Roulements
remplacés, pignons boîte de vitesse très bon état, magnéto révisée. Papiers, documentation. Prix
demandé 12500 €. Louis Varetto 0486948909 ou lvaretto@skynet.be (1)

Gillet Milan, 300cc, année 1956, en très bon état. Papiers en ordre.
Photos sur demande par whatsapp 0473/917.648. 3950€ Edgard Rennertz (1)

Kawasaki 500 H1 "faiseuse de veuve".Modèle blanc et bleu,
1° immatriculation 1970. Papiers Belges. 35.000 km
Excellent état. 11.500 € Paul Bosmans 0475/275.675 pb@bosmans.com (1)

A vendre: moteur **INDIAN Scout** militaire, 500 cm³, moteur de réserve new old stock
Plus d'info / photos: crocker36@adsl20.be (2)

Vend Casque Moto **BELL BULLIT DLX**, très peu utilisé (6 x), comme neuf
coloris FLOW GLOSS Gray/Black avec 3 visières: normale, fumée et bubble
Taille L: 58-59cm Je le vends car taille trop petite pour moi et plus possible de l'échanger car achat en
avril... Prix: 325€
Si sérieux je peux me déplacer pour vous le montrer (en provinces de Liège/Namur/Brabant Wallon et
Luxembourg) ou en video (whatsapp par exemple)
info par mail ou gsm: nelissen.fabian@gmail.com - 0476 96 25 12
<https://www.bellhelmets.com/motorcycle/p/bullitt-cruiser-motorcycle-helmet/250030000100000001.html> (2)

A vendre pour **BSA** 350ccm moteur en pièces, en supplément cylindre, culasse, piston, carburateurs
Amal, soupape etc. 300€
Pour **Yamaha XS650ccm**. Moteur complet année 1970 transformé en850ccm avec carburateur en
bon état, tourne impeccable 1000€
Moteur pour **DKW** 200 ou 250ccm, seulement le bloc, sans le cylindre 50€
Carénage complet (Vollverkleidung) pour **BMW** 500, 600, 750/5 année 1968-1980, avec verre
marque Avos, Port paquet chromé 200€
Günter Köttgen 0495/305466 (photo WhatsApp) Mail: Karin-kerrens@hotmail.be (2)



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

Cherche silencieux pour **Bultaco Sherpa** 250cc série 80.
Cherche pièce **Bultaco Lobito mk3** 0476/957.696 R Mignolet

Cherche pièces et documents sur motos **HOREX et Victoria KR35**.
Paul Nauwelaers 0495/614912 nauwelaers.paul@gmail.com

Cherche plaque ou écusson pour le garde-boue d'un négociant Sarolea.
Heinz Rövenich 087 659701 / heinz-roevenich@web.de

Cherche **Zündapp**, GS ou avant-guerre, pour nouveau projet de restauration. Quentin Beaumont
0485/46.53.66 qbeaumont@yahoo.com

Cherche des informations et des pièces pour un scooter **Heinkel 175-150** : modèle 103 A0 - 103 A1 - 103 A2. Jacques Bonnami (jacquesbonnami@live.be) 068/55.21.53 ou 0488/11.52.52

Cherche ancienne publicité, revue, plaque, affiche concernant les marques Superia, Novy, Flandria, Socovel, Lion rapide ainsi que Salira. Merci pour votre aide échange possible contre documents sarolea et autres. Munster Nicolas 0498/757.483

Recherche moteur complet ou pièces, boîte de vitesse et autres pièces (ou épave pour pièces) pour moto **TERROT LST 175cc 2 temps** des années 30 (réservoir en selle, pas entretube) ou modèle équivalent Magnat Debon. 0496/690924 LANRIDE@GMAIL.COM

Afin de compléter mon futur projet, cherche moyeux de roues pour **FN M60**
Merci ! Eddy Grenier Mail : fa303951@skynet.be Tel. 0495757220

Je recherche 2 pistons pour une **FN 175 bicylindre** type
"Carénée d'Ardenne" (piston à jupe allongée. Didier Bralion 0494/77.37.62

Cherche : cyclomoteur **FN PRINCESS ou FLANDRIA MAJESTIC** ou KING, complète.
Envoyez-moi les photos si possible: jacquesivens@gmail.com Merci.

Cherche pour **Saroléa Atlantic**, des coussinets de tête de bielle ainsi que des coussinets de palier central de vilebrequin, neufs de préférence ou bien usagés. Eric Esser au 0496/089.016 ou sr2an@skynet.be

Cherche moteur **JAP 350 OHV** de 1938 Rudi Verbist rudi.verbist58@gmail.com 0497/278.230

Cherche une personne qui pourrait m'aider et m'expliquer le remontage d'un moteur **NSU type 101** 98cc 4temps et 4 vitesses de 1954. Surtout pour le calage de la distribution, ou un manuel d'atelier (même une copie). Merci d'avance Lucine Vasbinder de Marcinelle 0472/285.943

Cherche 2 jantes chromées non restaurée 16 pouces 36 rayons. Roland Mignolet 0476/957.696

Cherche **tôle émaillée FN** Eddy Grenier 0495/757.220

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.**

06/02	Bric & brac moto onderdelen Zonnebeke	0486/685.210
12/02	Bourse moto rétro Wieze	0475/580.887

13/02 Bourse moto rétro Wieze
27/02 Bourse "Les vis d'homme du 50cc" Silenrieux

0475/580.887
0477/287.985



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

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