Il y a 50 ans : les ripostes face à la Honda 750 four

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

Mars 2022

418

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 3770 Val-Meer	 0475/84 14 47 president@vmcb.org
Vice-Président	Leroy Philippe Ronheuville 35 4570 Marchin	085 21 14 57 0495 77 75 21 pady1er@gmail.com
Secrétaire **Trésorier**	Philippet Eddy Rue de l'Arbre Croix 272 4460 Horion-Hozemont	 0475 80 09 08 eddy.philippet.vmcb@gmail.com

Responsables de la revue

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

Administrateurs

Beaufays Jean-Pierre Chemin des Crêtes 116 4130 Esneux	 0477 20 51 00 jpbeaufays@skynet.be
Grenier Eddy Rue Large Ruelle 20 4470 Saint-Georges	 0495 75 72 20 motofn91@gmail.com
Heller Guy Rue Granfosse, 68 4130 Esneux	 0472 53 96 46 guy.heller@skynet.be
Lange Philippe Rue de Lens St Servais 5 4254 Ligney	 0496 23 14 41 phil.lange@skynet.be

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

Editorial

Chers Amis,

Permettez-moi de souhaiter la bienvenue à Messieurs Alain Fraikin de Visé et Cedric Trossard d'Ans venus rejoindre le club ces dernières semaines. Au plaisir de faire leur connaissance très prochainement.

Les préparatifs des diverses balades vont bon train. Ainsi, le traditionnel Coup de Kick de Val-Dieu est tracé et n'attend plus que votre participation le 20 mars prochain. Le COVID n'aura pas eu raison de cette organisation, répondant depuis 1971 toujours présente, parfois reportée, mais jamais annulée. Comme vous le savez, il est de coutume d'y sortir la dernière restauration ou acquisition des chanceux propriétaires.
Le Coup de Kick sera talonné par la Croisière Blanche le 27 mars et le premier Post Classic tour au départ de Malonne (Namur) le 24 avril.
Les pré-inscriptions ne sont pas toujours appréciées des participants. En effet, cela les lie à l'organisateur, induisant de se rendre à la balade, qu'importe les conditions météorologiques du jour. A contrario l'organisateur y voit une manière de savoir à quoi s'attendre le jour j. Aujourd'hui, d'autres considérations sont venues s'ajouter telles que les exigences imposées aux restaurateurs en terme d'occupation maximale de leurs locaux. Même si vous n'êtes pas pro pré-inscription, essayez autant que faire se peut d'adhérer à cette méthode et aux dates butoirs afin de ne pas mettre l'organisateur dans une position fort peu confortable de devoir refuser l'inscription au repas faute de place disponible. L'inscription préalable permettra en cas de fréquentation supérieure à la capacité d'accueil de prendre les devants en différant les départs ou au besoin le faire en 2 jours.

Notre Assemblée Générale (AG) avance à grands pas et est prévue le 20 mai. Cela fait maintenant deux années consécutives que celle-ci se déroulait par correspondance suite aux restrictions de rassemblements et HORECA. Il est permis d'être optimiste au vu de l'évolution des politiques sanitaires quant à son organisation en 2022 en présentiel. Aussi, la cafétéria du Musée ayant sa capacité maximum d'accueil, voulez-vous bien me communiquer si vous planifiez d'y participer. En effet, en cas de forte intention de participation, nous chercherons une alternative pour nous rassembler. Vous trouverez dans ce numéro l'ordre du jour (OJ) de l'AG avec les points pour lesquels vos votes sont requis. Aux points habituels d'un OJ sont venus s'ajouter les candidatures aux postes d'administrateurs. Merci déjà à Michel Deneve, Louis Esser, Philippe Lange et Philippe Leroy pour leur démarche dont vous trouverez dans ce numéro leurs présentation et motivations.

Prochaine réunion club au musée des transports de Liège, le 18 mars dès 19.30

LENAERTS Eric
Président.

Gedimat
MATERIAUX & BRICOLAGE
Neubat
Avenue de la Station, 66
4130 Esneux
Tél. : 04/380.42.23
Lundi-Vendredi : 7h00-18h30
& Samedi : 8h-15h

Gedimat
MATERIAUX & BRICOLAGE
Seron
Rue du Grand-Pré, 73
4170 Comblain-au-Pont
Tél. : 04/369.13.06
Lundi-Vendredi : 8h-12h & 13h-18h
& Samedi : 8h-12h

TOUS LES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION
CARRELAGES • QUINCAILLERIE • BOIS
BRICOLAGE • PEINTURE

Des fondations aux finitions
plus d'infos sur
WWW.GEDIMAT.BE

L'article du mois

Roland Mignolet

Il y a 50 ans : les ripostes face à la Honda 750 four

1. Prototype oublié : Kawasaki 750 Square Four

Kawasaki a eu un peu de mal à accepter que Honda ait directement ce succès avec la CB750 Four en 1969. La solution devait être double, mais après la Kawasaki Z1 900cc, commercialisée qu'en 1973, cette 750 Square Four, disparut avant de voir le jour. Mortel pour de nombreuses raisons.

Une petite introduction s'impose. En 1969, Honda et Kawasaki se disputaient le titre de la moto sportive la plus rapide de la gamme. Kawasaki était préparé à beaucoup de choses, mais avait également l'avantage. Le trois cylindres 500cc Mach III avec son immense puissance, sorti également en 1969 avait donné la version 750cc H2, dans la précipitation en 1971. Construire de gros et puissants deux temps était la spécialité de la marque verte. Apparemment, Kawasaki n'était pas satisfait de la largeur du trois cylindres avec cette cylindrée. Surtout parce que ce gros bloc nécessitait beaucoup de refroidissement, et avec d'immenses ailettes de refroidissement. Si Kawasaki voulait un bloc plus compact, il fallait qu'il change radicalement de cap.

Même s'ils savaient très bien que Honda travaillait sur quelque chose de spécial. Les gens de Kawasaki savaient-ils que leur plan « ils ne battraient jamais ça chez Honda » serait de toute façon battu ?

La Honda CB750 Four a frappé comme une bombe. Personne n'avait vu une telle chose ; une production de masse à quatre en ligne, une révolution. Kawasaki aurait donné une autre année, et ils auraient hissé la Z1 en 750cc sur le même podium. Probablement sous les mêmes applaudissements, sinon plus, que ceux reçus par la CB750.
Non content d'une deuxième place, le projet New York Steak - laissons aux Japonais le soin de trouver des noms de projets spéciaux - a été renvoyé à la planche à dessin. Le Z1 devait être un 900. Kawasaki avait et allait dépasser Honda. Afin d'être sûr de cela, en même temps que la préparation de la grande machine innovante à quatre temps, Kawasaki travaillait pour construire un gros deux temps, et pas n'importe quoi. Nom du projet : Steak tartare.

Le 750 Square Four est devenu un appareil mythique avant que le monde ne le sache. Et encore aujourd'hui, on ne sait pas grand-chose sur le prototype. Sauf qu'il a l'air très "fini".

L'idée derrière la 750 Square Four était basée sur tout ce que Kawasaki avait à offrir.

C'est ainsi qu'est venue l'idée d'opter pour une configuration en carré. Le moteur retrouve la largeur d'un deux cylindres. D'autres marques qui avaient expérimenté cette disposition avaient déjà découvert qu'un arrangement en carré n'apportait pas que des avantages. Les cylindres arrières ont un refroidissement posant problème. Avec le refroidissement liquide, plus de soucis ! Un moteur à deux temps de 750 cm3 à refroidissement liquide a donc été conçu.

Le thème carré se reflétait même dans les compteurs et les silencieux.

Kawasaki a finalement décidé d'opter pour des carburateurs, alors que l'injection ait même été testée. En août 1973, le projet a finalement été abandonné, car les strictes exigences américaines en matière d'émissions – les États-Unis étaient le marché de croissance le plus important pour les marques japonaises à l'époque – se sont avérées irréalisables.

Kawasaki n'a introduit l'injection qu'en 1980 avec la Z1000. Bien qu'ils aient eu la première moto de production à injection. Peut-être une excroissance du défunt 750 Square Four ?

2. Yamaha GL 750 : la TZ 750 de route a failli exister

Au salon de Tokyo de 1971, Yamaha ripostait enfin aux Honda 750 quatre cylindres quatre temps et aux Kawasaki 500 et Suzuki 750 trois cylindres deux temps en annonçant son entrée dans le monde des gros cubes sophistiqués : Quel impact ! Une 750 cm3 deux temps à quatre cylindres en ligne et face à la route, refroidissement par eau, alimentation par injection et frein avant à double disque. La révolution dont tout le monde rêvait… et rêve encore !

Quelques dates clés

Pour bien suivre la course des géants aux salons de Tokyo où sont présentées les nouveautés japonaises en octobre-novembre.

1968 : Honda 750 Four (4 temps simple ACT) – Kawasaki 500 H1 mach3

1969 : Yamaha 650 XS1

1970 : Suzuki 750 GT

1971 : Yamaha GL 750– Kawasaki 750 H2

1972 : Kawasaki Z 900 (4 temps double ACT

Révolution au salon de Tokyo fin 1968 : Honda présente sa 750 Four et Kawasaki, la 500 H1 Mach III trois cylindres deux temps.

La Yamaha 650 twin XS1 dévoilée au salon de Tokyo de 1969 est certes, une excellente machine, mais elle ne fait pas le poids.

Nouvelle claque au salon de Tokyo en 1970 où Suzuki tient la vedette avec sa 750 trois cylindres deux temps. Kawasaki donne le coup de grâce en commercialisant fin 1971 aux Etats-Unis, sa dernière bombe, la 750 H2 Mach IV.

Yamaha perd la face. La marque qui s’est forgé, depuis ses débuts en 1955, une solide réputation d’innovateur dans le deux-temps de course comme de route, doit réagir d’urgence.

C’est chose faite au salon de Tokyo 1971 avec cette GL 750 dont le monde entier des motards rêve encore. Trop tard, malheureusement. Le plus gros marché d’alors est aux États-Unis où l’apparition des premières normes de bruit et de pollution compromet définitivement l’avenir des gros deux-temps routiers. Après de longues hésitations et diverses moutures, Yamaha ne prendra pas le risque et se tournera, à retardement, vers le quatre-temps. Dernière présentation européenne, c’est au salon de Paris 1972… en même temps que la 750 TX bicylindre quatre temps ! Ce sera la dernière sortie publique de la GL et seule la compétition profitera (oh combien !) des fabuleux projets de quatre cylindres deux temps du début des années 70.

Pré-maquette de la GL qui se présente alors signée GL 800. Comme d'usage avant de prendre l'ultime décision de mise en construction, il s'agit d'une sculpture en argile peinte. Les pièces censées être chromées sont recouvertes de papier alu. L'argile utilisée pour ces maquettes, la "Clay" est une sorte de pâte à modeler marron qui devient souple à 40 °C puis durcit à température ambiante ce qui permet de finaliser la forme avec une série de petits racloirs. Notez enfin que l'alimentation est encore assurée par des carburateurs, mais avec des clapets et qu'il n'y a qu'un disque avant.

GL 750 (Données usine au salon de Tokyo) : 4 cylindres 2 temps face à la route refroidis par eau – 743 cm3 (65 x 56 mm) – 70 ch/7 000 tr/min – 7,5 mkg/6 500 tr/min – Injection électronique – Échappements 4-en-2 – Boîte 5 rapports – Transmission par chaîne – Cadre double berceau – Suspensions av. télescopique, ar. oscillante – Pneus av. 3,50 x 19″, ar. 4,00 x 18″ – Freins av. double disque, ar. à tambour – Réservoir 17 l – 205 kg.

Outre son impact technologique, **la GL 750 apportait un sang vraiment neuf dans le domaine du style** avec des formes et des couleurs très étudiées. Première encore : la GL 750 peut être considérée comme le premier « Show model » car, s'il est aujourd'hui courant de voir exposés dans les salons des prototypes uniquement destinés à tester le public et sans plan de commercialisation immédiate, comme cela se fait depuis longtemps dans le monde automobile, ce phénomène n'avait jusqu'alors jamais vraiment existé dans le monde la moto. L'usine annonçait 70 ch au régime de 7000 tr/min. Une puissance bien en phase avec la concurrence : **67 ch à 8000 tr/min pour la Honda, 67 à 6500 pour la Suzuki 750 GT, 60 à 8000 pour la Kawasaki 500 H1 et 74 à 7800 pour la 750 de 1971,** avec en prime un poids nettement plus flatteur : **seulement 205 kg à sec annoncés**.

TZ 750 et GL : La poule et l'œuf

S'il est possible de retracer grossièrement, la genèse des quatre cylindres TZ 750 0W 20 et YZR 500 0W19, celle des prototypes de versions routière reste un mystère. Est-ce l'œuf qui a fait la poule ou l'inverse ? Il est permis de supposer que l'idée d'une version routière a germé vers 1970 pour

donner la GL, d'abord siglée GL 800, puis présentée dans sa version finalisée en GL 750 au salon de Tokyo de fin 1971. Avant que ne soit conçu ce show model rutilant de 1971, qui n'a jamais roulé sous cette forme, même sans injection, il est probable que les premiers moteurs de 700 cm3 destinés à la TZ ont été testés dans des partie cycles double berceau classiques. D'après l'ingénieur Saito-san, ce moteur 700 cm3 fut, chronométré à plus de 200 km/h à Tsukuba dès 1970.

Les évolutions suivantes de la GL, et il y en eut, n'ont jamais été dévoilées, mais il semble que le développement de la TZ 750 et celui du projet routier aient été menés de concert sans qu'on sache lequel a précédé l'autre. Tout juste sait-on qu'il fallait que 200 moteurs de la TZ 750 aient été produits pour que la moto soit homologuée pour Daytona. Ce n'était peut-être pas la seule raison. Il est aussi tout à fait possible que Yamaha ait pensé à réitérer le coup de ses 250 nées en versions routières puis devenues, sur la même base mécanique, les motos de course les plus fameuses de leur temps. La TZ 750 a bien eu une sœur jumelle, à peine plus civilisée qu'elle. Il ne fait aucun doute que la production et commercialisation d'une GL/TZ a été très sérieusement envisagée comme le prouvent les photos divulguées ici des essais en équipement routier et, surtout, celle d'une maquette très finalisée. La parenté avec la TZ 750 s'étend cette fois à la partie cycle avec le même cadre presque périmétrique (ici élargi devant la colonne de direction) qui annonce le futur Deltabox. Et il faut jouer au jeu des sept erreurs pour voir toutes les différences : la première qui saute aux yeux est le réservoir raccourci pour la position de conduite et laisser place à une vraie selle pour deux. Une étude plus approfondie de la maquette montre que les carters moteurs réalisés en bois diffèrent totalement de ceux de la version course. La pompe à eau est derrière les culasses et non devant, les cylindres n'ont pas la même forme, les carters moteur sont un poil plus volumineux avec une fenêtre de vision du niveau d'huile et… un démarreur électrique. Il y a aussi une boîte à air, un autre type de carburateur toujours avec une admission à clapets et, évidemment, un système d'échappement homologable… enfin, jusqu'aux drastiques mesures anti-pollution qui conduisirent tous les constructeurs à abandonner définitivement leurs projets en deux temps en 1974.

Billet d'humeur

Les vraies 'Croisières Blanches'

Jean-Pierre Beaufays

La 'Croisière Blanche' fut une des premières organisations du VMCB.
Sa première édition eut lieu les 24 et 25 février 1973.
Elle naquit à l'initiative de Gilbert Gaspard et de votre serviteur.

Pendant ses années glorieuses, elle se déroulait au mois de février car, il y a 50 ans, nos hivers étant beaucoup plus rigoureux qu'actuellement, nous avions de fortes chances de rencontrer de la neige.
D'où son nom destiné à évoquer les raids enneigés tels qu'il en était organisé aux débuts de l'histoire de la moto.
Citons entre autres le raid Liège-Clervaux –Liège disputé le jour de la Noël 1925 sous des conditions météorologiques très éprouvantes et où Monsieur Lovinfosse fut le seul à accomplir la totalité du parcours au guidon de son side FN M50.

Gilbert entretenait de bonnes relations avec Monsieur Lengler, propriétaire de l'auberge de la Baraque de Fraiture et c'est ce qui nous invita à y fixer notre destination.

Nous sommes évidemment très loin de la balade, au demeurant fort sympathique, organisée actuellement fin mars, et qui en a conservé le nom mais bien entendu plus du tout le caractère.

Le rendez-vous était fixé le samedi fin de matinée à l'auberge de Renne à Hamoir
Cet endroit, fort agréable, entouré d'un parc où nous pouvions disposer nos véhicules a depuis lors été démoli et occupé par une société de transport.
Une restauration y était prévue avant le départ des motos fixé à 14h00

Je me souviens, et ça en étonnera plus d'un, que je manquais d'appétit tant j'étais stressé à l'idée de rouler avec une moto dans l'état mécanique de laquelle je n'avais aucune confiance. Quoique refaite par un 'spécialiste', elle n'avait en effet pas encore été foutue de me ramener à bon port chaque fois que j'avais pris le risque de partir à son guidon.

Nous partîmes donc pour un long périple de 100 kilomètres en 2 jours avec logement à la Baraque de Fraiture où un repas convivial sans masques ni cst nous était servi le soir...
Ce kilométrage fait évidemment sourire mais il ne faut pas oublier que toutes les motos étaient antérieures à 1930 et souvent dans un état mécanique du style 'Sortie de grange'.

J'ai sous les yeux le compte rendu de cette rencontre, écrit par Gilbert dans le langage imagé qu'on lui connaissait mais qu'il serait malheureusement trop long de transcrire.
On y apprend que 19 motos anciennes étaient présentes, escortées par 2 'modernes' tolérées en tant qu'estafettes. (Une Saroléa de 1935 et une Gillet de 1948).
Ce qui est nettement moins gai est de constater, à la lecture du nom des participants, que seuls 4 d'entre eux sont encore de ce monde.
Dont moi. Heureusement ou hélas. C'est selon….
Le texte de Gilbert, associé à mes souvenirs personnels, me rappelle que les avatars de route furent nombreux, tant en raison du médiocre état de restauration des véhicules que des conditions climatiques.
Il me souvient entre autres que ma foutue Gillet 'Sport' 2 temps de 1922 n'a pas arrêté de me faire ch…, ne tenait pas le ralenti, et nécessitait de très fréquents nettoyages de bougie après lesquels le redémarrage tenait plus de la course à pied que de motocyclisme.
Anecdotes de route : Chemin faisant, ma Gillet perdit sa magnéto mais continuait à rouler au grand étonnement des occupants de la voiture suiveuse, à savoir mon épouse et ses copines, compagnes d'autres motards.
Il s'agissait bien entendu d'une magnéto de réserve échappée de la fonte en cuir d'époque dans laquelle elle était logée et dont le fond s'était ouvert.

Le dimanche matin, le flotteur du carbu de son side Rush de 1925 étant percé, l'habile Jean Lecocq en improvisa un avec un bouchon en liège enduit de vernis à ongle. Ce qui leur permit à lui et à son épouse d'effectuer la totalité du parcours.
Le temps qu'il perdit avec cette réparation l'obligea à rentrer à Hamoir à la lueur de son phare à carbure. Nécessité teintée malgré tout d'un peu de frime.

Par endroits, les routes particulièrement enneigées nous ont même obligés à porter les motos pour franchir des congères et même à traverser une prairie pour éviter un gros amoncellement de neige bloquant la chaussée.
Les dérapages étaient fréquents et las chutes nombreuses mais sans gravité car sous une allure très réduite et amorties par une épaisse couche de neige.

Pendant plusieurs années, la Croisière Blanche conserva son aspect hivernal, plusieurs organisateurs s'étant succédés et les lieux de rencontre diversifiés.
C'est ainsi qu'on nous a vus partir, toujours sous la neige, de la Baraque Fraiture, d'Ovifat, de Herbeumont, de Chaudfontaine entre autres.

Une pensée pour Marcel Vanwayenberch qui, à 90 ans passés, a participé à plusieurs des premières éditions, notamment à Herbeumont, en venant d'Anvers au guidon de sa Saroléa 23U de 1928.

C'était un autre temps.

Croisière Blanche 1973. Gilbert Gaspard, Saroléa 25M 1928 et JP Beaufays, Gillet Sport 1922

Portrait de futurs administrateurs

Michel Deneve

Chers amis, chers membres,

C'est en 2016 que je me suis proposé au comité pour une période de quatre années.
Quatre années fructueuses et animées au sein d'un comité renouvelé et qui avait dû assumer une succession suite au départ de Michel et Henri.
Avec une activité professionnelle intense et, je dois l'avouer, une distance dite « fatigante » les vendredis soir, j'ai préféré faire le break lors du dernier renouvellement du comité.
Et voici que cette année je prendrai ma retraite postposée depuis deux ans, m'ouvrant d'autres perspectives et une autre gestion de mon emploi du temps.
« Quand on aime, on ne compte pas », cet adage s'applique pour moi vis-à-vis du RVMCB.
En bref mon CV : Michel Deneve, 67 ans, bientôt pensionné☺, marié, 3 enfants, 4 petits-enfants, et roulant à moto depuis… 51 ans en Honda (CD50) - BMW-Saro-FN-BSA-DKW-Bultaco et Excelsior, 2 chutes et une clavicule qui s'en rappelle.
Je suis intéressé d'à nouveau contribuer aux aspects de gestion, d'organisation, de définition et consolidation d'une ligne directrice défendant les oldtimers. Le lobbying n'est pas un vain mot ; nous en aurons de plus en plus besoin.
En bref je souhaite vivre ma passion à 360° en me mettant à votre service.
A bientôt et ….appel de phare !
Michel

Louis Esser

Bonjour à tous,

Mon expérience professionnelle et l'intérêt voué à la moto ancienne pourraient amener au club une évolution tout en respectant les valeurs de base de transmettre notre passion dans le futur. La pérennité de la vie du club passe une vision claire de la situation avec l'objectif de profiter le plus longtemps possible de nos chers destriers par ces temps influencés par l'écologie. C'est selon moi le grand défi de ces prochaines années.
Membre actif depuis une bonne douzaine d'années, j'ai toujours voulu apporter ma contribution à la vie du club en proposant des balades, d'abord hivernales, puis avec les visites musées. Le club est un lieu de partage, de rencontres avec les copains d'abord et de bons moments ensuite. La relation humaine est ma première valeur.
Voici le temps venu de préparer ma retraite. Dans mes occupations prévues, j'aimerais me mettre à disposition du RVMCB, qui je pense, a besoin de forces vives.

Au plaisir de rouler ensemble.
Louis

Philippe Leroy

Bonjour à toutes et tous,
Souhaitons que cette nouvelle année soit le signe d'une belle reprise de nos activités préférées ainsi que la mort ou la mise en contrôle de ce fichu virus qui nous aura bien em… durant les deux dernières années.
Soit, ces quelques mots pour vous annoncer ma candidature pour un nouveau mandat de quatre ans, qui serait mon troisième consécutif, au sein du comité du Royal Vétéran Moto Club Belge.
Toujours déterminé à faire vivre de plus belle manière notre club, toujours à l'écoute de chacun et de chaque idée, pour encore améliorer nos organisations, tout en conservant l'ADN de notre club.
Le comité ayant besoin de force vive et d'idée fraiche, je suis heureux des deux candidatures de cette année, pour ma part bienvenue à Michel et Louis.
Je vous dis à bientôt en deux roues sur nos routes ou devant un bon verre.
Amicalement, Philippe

Philippe Lange

Bonjour à tous,
Fraichement quinquagénaire, je suis partant pour un quatrième mandat, toujours dans le but de perpétuer le RVMCB, et toujours amoureux de la vieille moto qui mérite d'être préservée.
J'invite les membres qui ne me connaissent pas (encore) à me saluer afin de faire plus ample connaissance.

Préparation de l'assemblée générale 2022

ASSEMBLEE GENERALE DU VMCB asbl.
VENDREDI 20 mai 2022 à 20 h 00 précises
au Musée des Transports en Commun
rue Richard Heintz, 18 4020 LIEGE

Accueil dès 19h30 Téléphone du jour 0470/854145

Ordre du jour

1. Mot d'accueil du président
2. Liste des présences
3. Approbation du rapport de l'AG virtuelle de 2021, publié dans cette revue.
4. Rapport d'activité 2021
5. Présentation et approbation des comptes de l'exercice 2021. – Rapport des vérificateurs aux comptes et vote
6. Décharge à donner au conseil d'administration, pour sa gestion de l'année 2021. **Vote.**
7. Présentation et approbation du budget 2022. **Vote**
8. **Elections :**
   Messieurs Eddy Philippet, Eddy Grenier sont sortants et ne se représentent pas.
   Monsieur Philippe Leroy et Philippe Lange sont sortants et rééligibles.
   CANDIDATS : Messieurs Philippe Leroy et Philippe Lange, Michel Deneve, Louis Esser, ont déposé leur candidature conformément aux statuts et dans les délais.
   Election par vote secret.
9. Compte-rendu de l'AG de la BEHVA.
10. Annonce du résultat des votes.
11. Déclaration par le nouveau comité.
12. Clôture de l'Assemblé Générale
13. Divers

Comment voter

Cette année, enfin, nous feront une vraie AG, en présentielle, au musée.
Le comité vous y attend nombreux !
Ce sera le système de vote habituel pour les présents.
Si vous êtes dans l'impossibilité de venir, 2 solutions s'offrent à vous :
1.Vote par correspondance postale : vous renvoyez votre bulletin de votes (voir ci-dessous) par courrier postal via la technique de la double enveloppe qui garantit l'aspect confidentiel :
Placez le vote dans une enveloppe sans nom, sans marquage
Placez l'enveloppe 1 dans une enveloppe aux coordonnées du Club (VMCB ASBL Chaussée de Tongres 643 4452 WIHOGNE) à l'attention de Mr Roland Mignolet
Ecrivez votre nom et numéro de membre au dos de l'enveloppe 2 ;

2.Vote par correspondance électronique : vous envoyez un mail à info@vmcb.org avec vos votes (voir ci-dessous). Evidemment, le comptabilisateur de ceux-ci sera dans la confidence de vos choix, ce qui n'est pas un problème en soit, mais qui est important à préciser ;

Rapport des vérificateurs aux comptes

Pas encore effectué. Un rendez-vous doit encore être fixé. Il sera publié ultérieurement.

Budget 2022

Dépenses		**Recettes**	
Marchandises et services	809	Cotisations	14600
Rémunérations		Dons et legs	5
Services et bien divers		Subsides	
Autres dépenses	42069	Autres recettes	28491
Total des dépenses	42878	Total des recettes	43096

Boni 218

Etat du patrimoine 2021

Avoirs		**Dettes**	
Immeubles (terrains,constructions) - appartenant à l'association en pleine propriété - autres		Dettes financières	
Machines - appartenant à l'association en pleine propriété - autres		Dettes à l'égard des fournisseurs	
Mobilier et matériel roulant - appartenant à l'association en pleine propriété - autres		Dettes à l'égard des membres	
Stocks	4713	Dettes fiscales, sociales et salariales	
Créances	8		
Placement de trésorerie	35000		
Liquidités	5519		

Autres actifs		Autres dettes	

Droits		**Engagements**	
Subsides promis		Hypothèques et promesses d'hyphotèques	
Dons promis		Garanties données	
Autres droits		Autres engagements	

Total Avoirs et Droits	45239	Total Dettes et Engagements	

Patrimoine 2021 45239

Etat des dépenses et des recettes 2021

Dépenses		**Recettes**	
Marchandises et services	1642	Cotisations	15576
Rémunérations		Dons et legs	
Services et bien divers	23169	Subsides	
Autres dépenses	21134	Autres recettes	30081
Total des dépenses	45945	Total des recettes	45657
Différence	-288		

BULLETIN DE VOTE 2022

Votes AG 2022		
Description	**Oui**	**Non**
Comptes (état du patrimoine, dépenses, recettes)		
Budget 2022		
Décharge des administrateurs		
Michel Deneve		
Louis Esser		
Philippe Lange		
Philippe Leroy		

Procès-verbal de l'AG 2021

2021 fût une AG virtuelle. Les 30 votes reçus étaient 9 par courrier postal et 21 par email.
Les votes avaient rapport aux comptes, budget 2021 et décharge des administrateurs.
Le dépouillement fut fait lors d'un CA.
A l'unanimité, les votes furent positifs, à l'exception d'une abstention pour le budget.

La vie du club

Le RVMCB devient

.be

Le site internet actuel (www.vmcb.org) vit ses derniers moments. De plus en plus de rubriques (contact, agenda, boutique, galerie) vous redirigent vers le nouveau site www.vmcb.be
Lorsqu'elles seront toutes redirigées, celui qui aura rendu bien des services pendant plus de 10 ans tirera sa révérence.
De la même manière, les adresses emails passeront au .BE
Pour l'heure, les messages envoyés à info/assurances/president.org sont encore consultés, puis seront transférés et enfin disparaîtront au profit des mêmes intitulés mais cette fois-ci .be (assurances@vmcb.be, info@vmcb.be, president@vmcb.be). Vous pouvez déjà les utiliser pour vos futures correspondances.

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 9 partants. 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 Si vous êtes plus « douillets », il vous faudra opter pour un hôtel, une chambre d'hôte.
Si ça vous titille, contactez Roland Mignolet (voir page 2)

Invitation

52ème Coup de Kick de Val-Dieu le 20 Mars 2022

Le Coup de Kick de Val-Dieu, volontairement limité en kilomètrage (130 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 14 mars
(president@vmcb.be ou 0475/841.447).
Une organisation RVMCB pour motos d'avant 1961 représentée par Beaufays Jean-Pierre & Lenaerts Eric.

1st Post Classic Tour 24 avril Malonne

Cette balade d'un nouveau genre pour le VMCB, sans limite annoncée inférieure en terme d'années est principalement destinée aux motos Post-Classic (C'est à dire dont les conceptions datent des années 60, 70 jusque 81). Le tracé sera volontairement allongé par rapport aux sorties habituelles, adapté aux évolutions techniques de ces décennies : confort, vitesse de croisière.
Progamme : 180Km
Accueil 08h30 : Chicanne112 à Malonne (Namur)

Départ boucle du matin 09h30
Repas de midi : à « l'O12 » à Hermeton
Votre réservation est fortement souhaitée avant le 18 avril
(president@vmcb.be ou 0475 84 14 47).
Une organisation RVMCB pour motos d'avant 1981 représentée par Lenaerts Eric.

FORMULAIRE MUTUELLE RAPPEL !!!

En quoi ça consiste ?
Certaines mutuelles remboursent l'inscription d'un club de sport (avec un plafond). La « moto ancienne » entre dans les critères de quelques mutuelles.
Profitez-en !!!
Veuillez remplir le plus possible (nom, date, montant, etc) préalablement le formulaire fourni par votre mutuelle (disponible sur leur site).
Envoyez-le par courrier postal au nom de Roland Mignolet à l'adresse du club.
N'oubliez pas de joindre une enveloppe timbrée pour le retour du formulaire complété., soit chez vous, soit directement à votre mutuelle
Cela fera gagner un temps précieux aux bénévoles qui oeuvrent pour vous. Merci !

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

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

A vendre

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

Vend pneu **Englebert** ligné 3.25x19 pas usé, bon état vu son âge Roland Mignolet 0476/957.696 (1)

Moto **BMW R/65** de 1980 (650 cc). 100 .000 km mais en parfait état. Très belle. Toujours garée en garage chauffé (Liège). Prix demandé : 3800 € Mark BIJVOET au 0497/400.391 mtmbijvoet@outlook.be (1)

Je vends ma moto **BMW F800ST** de 2011. Elle a 30.500 km et est entretenue au garage Delbecq de Seraing. L'entretien a été effectué en octobre 2021. Elle a tous les équipements d'origine avec en plus, les poignées chauffantes, une alarme, l'ordinateur de bord, clignoteur led et les deux valises sport arrière. Aucun frais à prévoir. Le prix de vente demandé est de 3.900€.
Patrick Craenen : patrick.craenen@gmail.com 0477/507.519 (1)

A vendre pour cause des santé : **Saroléa 31B** (191) restauration ancienne mais nickel richement chromée, nouveaux rayons, carte grise belge, part toutes distances, plus nombreuses pièces :jantes, boite de vitessse, pneus talon etc. prix de la moto 8.500€ Brayeur JC 087/33.58.32 (1)

Lecteur road-Book en aluminium 250/100/50.
Lecture deux colonnes. Vitrage minéral. Axe rainuré. 20 pièces disponibles.
Prix demandé 75 € Vincent Surson 0497/425.217. **Jours ouvrables entre 18 et 19 heures. (1)**

Je me sépare d'une rare **HUSQVARNA modèle 24 de 1946**
Le moteur est un Husqvarna 2 temps de 118 cc Puissance 1.5 HP tournant très bien.
Boite 3 vitesses commande au réservoir, la moto a été remise en état complètement
Avec un second moteur pour pièces. Saey Alex 6534 Gozée 0479/589.454
Vendre. Echange. J'écoute toutes propositions correctes. (1)

Vend câble de commande pour **DKW Hummel** 0476/957.696 photo whatsapp possible
R Mignolet(2)

Socovel 98cc, année 1947, très bon état, entièrement restaurée, photos sur demande par email privé. prix demandé 2950 € heinz.roevenich@web.de (2)

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 0486/948.909 ou lvaretto@skynet.be (2)

Gillet Milan, 300cc, année 1956, en très bon état. Papiers en ordre.
Photos sur demande par wattsapp 0473/917.648. 3950€ Edgard Rennertz (2)

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 (2)

A vendre: moteur **INDIAN Scout** militaire, 500 cm³, moteur de réserve new old stock
Plus d´info / photos: crocker36@adsl20.be (3)

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 – 0476/962.512
https://www.bellhelmets.com/motorcycle/p/bullitt-cruiser-motorcycle-helmet/250030000100000001.html (3)

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 0495/305.466 (photo WhatsApp) Mail: Karin-kerrens@hotmail.be (3)

Cherche

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

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 pièce **Bultaco Lobito mk3** 0476/957.696 R Mignolet 0476/957.696

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 **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. 0496/690.924 LANRIDE@GMAIL.COM

Afin de compléter mon futur projet, cherche moyeux de roues pour **FN M60**
Merci ! Eddy Grenier Mail : fa303951@skynet.be Tel. 0495/757.220

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 Lucien 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

Calendrier du mois

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

27/02	Bourse "Les vis djonne du 50cc" Silenrieux	0477/287.985
06/03	Bom Berlare oldtimers beurs	0475/254.773
12/03	Salon Champenois Reims	+33.681696010
13/03	Salon Champenois Reims	+33.681696010
12+13/03	Classic Motor & bromfietsbeurs Leek	+31.594512040
13/03	Salon de la moto Pecquencourt	+33.327861451
19/03	Bourse de Ranst	info@vettrakken.be
20/03	**Coup de kick Val Dieu (pré 61)**	**0496/544.369**
27/03	**Croisière Blanche (pré 61)**	**0479/675.738**

Atmosphère cuir

Roland Mignolet

Selles
Garnissage de side-car
Garnissage automobile

643, Chaussée de Tongres
4452 WIHOGNE

atmospherecuir@yahoo.fr

04 278 32 50

TOITURE SANTO

Père et Fils

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

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 parteniare en vêtements publicitaires, sportifs et professionnels.
Broderies et sérigraphies réalisées en nos ateliers.
La qualité, le service, votre image et les délais sont nos priorités
Eaux de nettoyage et de dégravage de sérigraphies épurées avant rejet !
www.ortitex.be info@oritex.be
087/ 22 39 45 Fax : 087/23 01 73
Rue de l'Avenir 10 4890 Thimister