

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

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

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

alendrier du mois

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

15/01/2023 Bourse de Marche en Famenne 0495 / 58.51.78



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



Sarolée Atlantic

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



Decembre 2022





ETERAN MOTO CLUB BELGE

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

Informations générales sur le club **0470 85 61 45** info@vmcb.be
Informations assurances et immatriculation **0470 85 61 46** assurances@vmcb.be

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
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.



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

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

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

Dès à présent, envoyez par mail votre annonce à atmosphere-cuir@yahoo.fr ou editeur.vmcbe@outlook.be



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

Vend vis platinées BREMI 1703 et 1706 neuve dans leur boîte 15€/pièce
Roland Mignolet 0476/957.696 (1)

Vend Gillet Milan 300 bon état général et tournante. 3.900 euros.
Lieu de stockage : 4877 Olne. **Roland Gauvry** GSM : +32 (0)477/962.909
(2)

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€. Dan-gotte André, tel.0479/818.892 ou plumeanne@hotmail.com (2)

Vend une **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)

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 : 4.000 €
Pirotte Didier 0474/953.048 (3)



Chers Amis,

Le contrôle technique obligatoire pour les motos de plus de 125 cc et les tricycles et quadricycles à moteur (autrement dit les side-cars, les voitures sans permis et les quads), n'est plus une menace à long terme mais une réalité à partir de janvier 2023. Il sera obligatoire uniquement dans 2 cas (pour la modique somme de 48,50€): lors de la revente à un particulier ou après un accident. Donc pas de périodique pour l'heure, promettent-ils... Les promesses n'engagent que ceux qui veulent y croire (cfr: panneaux solaires en Wallonie, Pass sanitaire,...).

Certains d'entre nous ont participé aux « tests » des futures lignes de contrôle non sans anecdotes plus ou moins rigolotes : tests du frein avant lorsqu'il n'y en a pas, éclairage phare à carbure, titillage du carbu au démarrage perçu comme une perte de carburant,...

En France le débat a fait rage, alors qu'un décret annulait la disposition vu son impopularité en période électorale, le Conseil d'Etat a abrogé ce dernier le rendant à nouveau obligatoire.

Ne tournons pas autour du pot, sous le prétexte annoncé de sécurité dont l'argumentaire ne tient guère plus de 5 min au vu de la faible proportion d'accidents imputable à la technique chez le 2 roues, il s'agit bel et bien d'une rentrée supplémentaire substantielle pour l'état. Il aurait été plus rentable en matière de sécurité d'investir dans des infrastructures routières tenant plus compte des usagers faibles.

Durant la prochaine réunion club, une nouvelle initiation à la création de RoadBook avec l'outil Tripy sera au programme. Un projecteur, quelques ordinateurs et Tripy seront à votre disposition afin de vous présenter les outils de base, vous exercer et répondre à vos questions. Faites passer le mot. Plus on est de fous...

Enfin, Louis Esser a repris la gestion de la boutique du club durant la convalescence de Philippe Lange. Il prospecte afin de renouveler la garde-robe. D'ici peu, une nouvelle collection avec le nouveau logo RVMCB vous sera proposée. Si ce sera certes un peu juste comme cadeau sous le sapin, il sera judicieux de laisser négligemment trainer la revue en février pour peut-être espérer un petit présent de votre partenaire à l'occasion de la St Valentin. Plus d'informations dans la prochaine revue.

Depuis la dernière parution de votre revue, Messieurs Theiner de Liège, Demolder de Lesve et Poivre de Bersillies l'Abbaye sont venus rejoindre le club. Souhaitons-leur la bienvenue.

Prochaine réunion club, vendredi 16 décembre dès 19h30 au Musée des Transports de Liège avec au programme une formation Tripy.

LENAERTS Eric,
Président.

Nous avons appris le décès de Jacques Lecomte le 21 octobre à l'âge de 83 ans. Membre de notre club depuis longtemps et connu de tous. Toutes nos condoléances à sa famille ainsi qu'aux proches.



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

Roland Mignolet

Selles
Garnissage de side-car
Garnissage automobile

643, Chaussée de Tongres
4452 WIHOGNE

atmospherecuir@yahoo.fr

04 278 32 50



Atmosphère
cuir

Je soussigné,
 Numéro de carte de membre MRFA.....
 Nom..... Pré-
 nom.....
 Adresse.....

 Tel.....
 Email.....
 Réserve :m d'exposition au prix de 3,00 €/m OU 5,00 €/m =
 €
 table(s) au prix de 5,00 € par table =
€
 (en supplément de la location au sol)
 emplacement(s) moto au prix de 3,00 € OU 5,00 € =
€

Total à payer

=.....€

Signature :

Somme à verser sur le compte IBAN : BE 59001172868426 BIC : GEBABEBB
 Pascal PIRON, Sentier des Ecureuils, 16 – 6900 MARCHÉ-EN-FAMENNE
Communication : Bourse 2023 + nom de l'exposant

DATE : Dimanche 15 janvier 2023, de 9h30 à 16h

LIEU : WEX (Wallonie Expo), rue des 2 Provinces, 1
6900 Marche-en-Famenne

PRIX : EXPOSANT MEMBRE DU MRFA :

3,00 € par mètre au sol

3,00 € par moto

Location de table à 5,00 € par table de 2 m (en plus de la location au sol)

EXPOSANT NON-MEMBRE DU MRFA :

5,00 € par mètre au sol

5,00 € par moto

Location de table à 5,00 € par table de 2 m (en plus de la location au sol)

La réservation sera effective qu'à la réception du bulletin d'inscription et du paiement sur le compte du MRFA. (En communication : Bourse 2023 + nom de l'exposant)

RENSEIGNEMENTS DIVERS :

Les exposants pourront aménager leur étalage le dimanche matin dès 6h00.

Aucun badge « exposant » supplémentaire ne sera délivré le jour de la bourse.

RESERVATION CHEZ : Roland GEORGES 0495 / 58.51.78
084/32 .22.84 (fax)
bourse@mrfa.be

Quand ça veut pas, ça veut pas : suite et fin (j'espère)

Lenaerts Eric.

Comme je vous le disais, je n'avais guère eu l'opportunité de tester la Gillet à courroie. Sachant que la cuve avait tendance à déborder dans les chaos ou avec les vibrations à allure soutenue, j'avais fait les frais d'un nouveau flotteur muni de son aiguille. Le tout, avec la magnéto de Pierre, est monté le week-end précédent le Nancy sans réelle mise au point. Elle tourne, cela devrait le faire.

C'est bien tard après le boulot que je me rends au contrôle technique le vendredi pré-LNL. Une fois la moto déchargée, il est déjà près de 21h lorsque je quitte le musée. Départ demain 07h05 !

Juste le temps de saluer les cama de grand matin, c'est fier comme Artaban que je reçois mon carnet de route des mains d'Henri Bovy. Comme chaque départ du Rallye, c'est l'effervescence. C'est donc un peu distrait que je prends le départ, sans mes lunettes... Ca va être compliqué avec le casque-bol de faire les près de 400 Km qui nous séparent de Nancy. Qu'à cela ne tienne, j'en achèterai en route dans une station-service, en effet il m'est impossible de faire demi-tour. Les 3,5 chevaux que développe mon moteur ne me permettront pas de rattraper ces minutes de retards. La première spéciale est courte et au relief déjà bien prononcé. Il fallait s'y attendre, mais mon niveau de cuve n'est pas bon, ce qui me limite au 1/3 gaz, voir 1/2 ce qui m'amène à plafonner à 50-55 Km/Hr. J'arrive au premier contrôle horaire et Eddy Grenier qui est quelques numéros derrière moi est déjà sur la ligne de départ !?! Je regarde mon carnet de route et de fait j'ai déjà 2 minutes dans la vue... Pour le rallye, c'est foutu, place à une balade en 2 jours. Je prends donc mon temps et un verre à la cafétaria avant de redémarrer. Je suis déjà bien loin derrière dans le cortège et ne vois pas grand monde. Finalement, je rattrape malgré tout les Baelé père et fils et nous roulons ensemble un bout de temps. Thierry doit malheureusement renoncer avec la Triumph qui n'en peut plus et nous voilà à 2 avec Pavel. L'allure est faible et nous permet de profiter pleinement du parcours concocté par Henri. On arrive à Martelange avec sa pléthore de pompes à essence et j'en profite pour m'acheter une paire de lunettes. J'avais vu juste avant Alex Jacquet à une terrasse venu regarder le cortège, je vais le saluer vite fait et il me propose de nous suivre avec sa moto contemporaine jusqu'à l'arrêt de midi. Pavel étant reparti dans la foulée, nous rattrapons

le malheureux un peu plus loin, sa courroie étalée sur la route. Celle de rechange est vite remontée et nous reprenons la route à 3. En roulant je regarde ma monture et m'aperçoit que la pédale de frein est sur la repose pied wagon détachée. Ou plutôt, c'est son axe qui est cassé. Décidément me dis-je, elle me fait « Arêdjî ». Qu'à cela ne tienne, je réparerai à midi me dis-je... Toujours tout en roulant, j'inspecte et ça cogite : « c'est le même axe qui tient la partie arrière du cadre... » je ne peux continuer ainsi... je veux alors sortir de l'itinéraire à la vue d'un « Brico » mais il m'est impossible de rattraper Pavel. Alex me suit et s'étonne de me voir m'arrêter sur le parking du Brico avant que je ne lui explique la situation. J'achète alors une tige filetée d'1m, une boîte d'écrous/rondelles et... une petite scie à métaux. Une petite estimation de la longueur nécessaire, et une découpe sur le caddie du supermarché, voilà un axe de fortune remplacé. Cependant, 30-40 min se sont encore écoulées... Nous arrivons à l'arrêt du midi, mais à 14h. Il ne reste presque plus personne. J'engloutis mon repas et reprends mon carnet de route pour l'après-midi : heure estimée d'arrivée à l'hôtel 21h ! Mon compagnon de route ayant son pique-nique, il est déjà reparti. Bref, je ne suis pas encore prêt d'arriver, si sans problème. Je mets ma veste pour reprendre la route, lorsque le chauffeur du balai me demande s'il faut charger ma moto : « Que nenni ! Elle ne roule certes pas vite, mais je ne suis point en panne ! ». Lorsque je démarre, j'aperçois le camion balai relever sa ridelle pour également reprendre la route. C'est alors que mon cerveau commence à bouillonner :

- passer toute l'après-midi seul ;
- le camion balai au c.. me demandant s'il faut charger à chaque arrêt ;
- manger seul à l'hôtel ;
- et enfin, aucune perspective de pouvoir ajuster mon problème de carbu le soir, et donc un dimanche identique,

Plus aucune condition qui me plait dans ce rendez-vous qui nous avait tant manqué en période de restrictions Covid n'est présente (le jeu du rallye, les camas, les repas,...). Je décide donc d'abandonner ici et de faire demi-tour. J'en avertis le directeur de course et me voilà sur le chemin du retour. Itinéraire : Arlon, N4, Bastogne, Houffalize, Baraque Fraiture, Aywaille, Liège. Je fais le tout la rage au ventre et le couteau entre les dents. Arrivé à Aywaille, je détermine que l'itinéraire petites routes pour contourner Liège sera très long, je considère l'autoroute. Je sais qu'il y a à partir de Tilff des travaux et la vitesse est limitée à 50 Km/hr. Ok, c'est bon, je prends l'autoroute. Me voilà presque au musée, il est 19h30, tout en roulant je me réjouis de reprendre ma camionnette et de rentrer chez moi. Et là, « non di dju », ma clé est dans mon sac à ... Nancy. Quand ça veut pas, ça veut pas. Du coup, je reprends l'autoroute direction Visé et j'arrive à la maison après 20h avec plus de 400 km au compteur. Finalement, elle ne roule pas si mal ☺. Depuis, après quelques temps au tour, un nouvel axe a pris sa place dans le cadre et le niveau de cuve réajusté. Quelle aventure ! Merci à Alex pour le coup de main, Pierre pour la magnéto et Pavel pour cette agréable balade à deux.



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

DIMANCHE
15 JANVIER
2023
 A PARTIR DE 9H00

AU **WEX**
 RUE DES 2 PROVINCES

ENTRÉE : 10€
 DAMES ET ENFANTS
 12 ANS GRATUIT

PARKING GRATUIT

RESERVATIONS - EXPOSITIONS ET RESERVATIONS -
 +32 (0)495 58 51 78
 TEL/FAX +32 (0)84 32 22 84
 BUREAU@MIFA.BE

Je préfère à présent chevaucher des BMW série 2, BSA M21, Harley-Davidson 'Shovel' et autres..... Kawa W650.

Cette dernière hors RVMCB évidemment. Même si, honte à moi, il m'est arrivé de me laisser aller à l'utiliser comme 'suiveur' à certaines de nos balades.

Nul ne rajeunit. La fiabilité d'une mécanique et la facilité de conduite commencent à être un facteur déterminant pour mon choix.

Force est malgré tout de constater d'une façon générale l'inévitable rajeunissement des sorties pour anciens véhicules.

Et ce n'est pas nos copains 'caisseux' qui diront le contraire.

Bonne préparation pour la saison 2023.

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

article du mois

Saroléa Atlantic

Jean-Pierre Beaufays

Peu après la seconde guerre mondiale, la firme Saroléa, afin de concurrencer les marques étrangères, ressentit la nécessité de produire une moto de cylindrée élevée équipée d'un moteur bicylindrique.

Le modèle 'Atlantic' fut donc étudié.

Soyons pragmatiques. N'en déplaise aux inconditionnels des Saroléa, il faut reconnaître que la doyenne de nos marques de motos nationales s'est très souvent tournée vers les constructions d'outre-manche pour établir ses différents modèles.

L'Atlantic ne fera pas exception à ce principe mais, non seulement, avec sa transmission à boîte séparée, elle sera en retard 'd'une guerre' par rapport aux marques étrangères, mais, malheureusement, elle souffrira, outre d'un prix élevé proche de celui d'une petite voiture, du principal défaut des AJS et Matchless dont elle s'est inspirée à savoir une faiblesse de la pompe à huile entraînant un défaut de lubrification qui lui a valu une réputation justifiée de fragilité.

Il reste que le modèle est fort apprécié des collectionneurs et que le défaut de lubrification peut être atténué en apportant un soin tout particulier à l'entretien du circuit.

Présentée au salon de 1950, l'Atlantic ne sera commercialisée qu'en 1952.

Bicylindre 4 t refroidi par air calé à 360° - 498 cm³ (63 x 80 mm) - 26 ch/5 800 tr/min - Soupapes culbutées - Un carburateur - Boîte séparée 4 rapports - Cadre simple berceau interrompu - Suspensions av. télescopique hydraulique, ar. oscillante à 2 combinés - Roues de 19" - Freins à tambour Ø 180 mm Réservoir 17 l - 180 kg - Env. 135 km/h.

On notera que, dans un louable souci de standardisation et pour diminuer le coût de production, la partie cycle est identique à celle des 600 monocylindriques.

Evolution du modèle :

Octobre 1950 : Présentation du prototype au salon de Bruxelles.
1951 : Nouveau prototype équipé de 2 carburateurs.
1952 : Début de la commercialisation.
1953 : A côté de l'Atlantic 500, une 600 cc appelée 'Atlantic Major' de cotes 70X78 est proposée à la clientèle.
1954 : Remplacement de la suspension arrière du type 'coulissante' par un type 'oscillant'.
Nouvelle transmission primaire incluant un nouveau modèle de boîte de vitesses.
Nouveaux freins. Carrosserie plus enveloppante.
1955 : Disparition de la 500, la 600 restant la seule proposée jusqu'en 1959.
1960 : Fin de la production.

En 1953, un modèle 'Police-Gendarmerie' fut proposé sans succès aux autorités.

Plusieurs exemplaires furent également fournis à 'Touring Secours'.

20 motos du modèle 'Cross' furent fabriquées en 1954.

A noter que ces motos bénéficiaient d'un palier d'embiellage monté sur roulement plutôt que sur coussinets lisses, résolvant le problème de bris de moteur.

Comme quoi, quand on veut.....

Pendant deux numéros, nous vous proposons des extraits du manuel d'origine qui pourront aider les possesseurs d'Atlantic' à entretenir leur machine.

Evolution

Depuis le début de cette année, l'ouverture à la participation à (certaines) organisations du RVMCB à des motos plus récentes semble bien établie.

Comme prévu, cette ouverture nous a amené de nouveaux membres, passionnés par ce type de motos.

A notre grand plaisir, nous commençons à voir de sympathiques 'nouvelles têtes' tant à nos balades qu'à nos réunions.

Nous ne pouvons que nous en réjouir car, malheureusement, de nombreux habitués nous quittent car leur âge avancé ne leur permet plus de se joindre à nous.

Le but d'assurer la pérennité de notre club semble donc bien atteint,

Reste que nous devons nous rendre à l'évidence que la moto ancienne, n'intéresse plus guère les jeunes générations.

Nos nouveaux copains sont généralement des personnes qui aiment utiliser des machines qu'elles ont connues du temps de leur jeunesse et qui attendent souvent l'âge de la retraite pour s'y remettre.

Quant aux très vieilles, celles qui peuplaient nos balades il y a quelques décennies, à de rares exceptions, elles ne sortent plus.

Sauf pour les organisations qui leur sont spécifiquement consacrées, et à moins de faire partie de la poignée de passionnés qui continuent à les faire rouler de temps en temps, même les plus anciens d'entre nous préfèrent opter pour la solution de facilité qui consiste à dédaigner chevaucher une avant 30.

Et j'avoue en faire partie.

Même si mes affinités continuent à se tourner vers les 'toute vieilles', je préfère les laisser dans mon garage, les conserver pour le plaisir des yeux, et rouler avec des machines plus récentes.

Je dois aussi avouer que, même si je pratique la moto ancienne depuis plus de 50 ans, je n'ai jamais été passionné ni doué pour la mécanique.

Les obligatoirement régulières interventions sur les très anciennes me pèsent de plus en plus.

Le plaisir des balades en ancienne est surtout de rouler calmement, parmi de beaux paysages, en compagnie de copains sympathiques avec lesquels on aime s'asseoir de temps à autre à une terrasse accueillante.

Je ressens de plus en plus l'utilisation d'une ancienne moto comme un mal nécessaires pour y parvenir.

Les Harley Davidson type J, Raleigh, Gillet à courroie ou FN M67 ont désormais plus leur place dans ma collection que sur la route.

améliorée. Au lieu de se déposer sur les parois, les éléments nuisibles restent en suspension dans l'huile. Il est donc logique, lors des vidanges, d'observer que cette dernière est plus noire qu'une huile non détergente, puisqu'elle est polluée par ces fines particules. Il en résulte qu'il est nécessaire d'effectuer les vidanges en temps utile.

Si le graissage avait été assuré pendant un certain temps avec de l'huile **NON DETERGENTE**, il faut, avant de passer à l'usage d'huile détergente, prendre quelques précautions, afin d'éviter une action de « nettoyage » trop énergique et peut-être des troubles de circulation d'huile. Procéder comme suit :

Moteur chaud, vidanger l'huile usagée.

Verser dans le réservoir, 2 litres d'huile de rinçage si possible tiédie à 40 ou 50°.

Mettre en marche et laisser tourner le moteur sur place pendant une dizaine de minutes, à régime normal.

Vidanger moteur, réservoir et boîtier du filtre. Laver soigneusement les filtres.

Faire le plein d'huile détergente et avoir soin d'effectuer quelques vidanges rapprochées comme pour un moteur neuf, c'est-à-dire après 600 kilomètres, puis 1.500, puis 3.000 kilomètres.

RENIFLARD

Le vilebrequin entraîne une bague qui, en tournant dans un couvercle fixe muni d'une rainure, met en communication l'intérieur du carter moteur avec l'extérieur pendant la course descendante des pistons.

De cette manière, la faible dépression qui s'établit à l'intérieur du moteur, combat efficacement les pertes d'huiles par des points éventuellement défectueux.

A suivre...

INDICATIONS TECHNIQUES

MODELE	ATLANTIC	ATLANTIC MAJOR
Type de moteur	4 temps soup. en tête	4 temps soup. en tête
Nombre de cylindres	2	2
Alésage	63	70
Course	80	78
Cylindrée	498,8 cm ³	600 cm ³
Puissance maxim. au frein	26 CV à 5.800 t/min.	30 CV à 5.800 t/min.
Rapport de compression	6,85 ou 43 cm ³	6,85 ou 51 cm ³
(essence super 80 octane)		

REGLAGE DE LA DISTRIBUTION (ATLANTIC et ATLANTIC MAJOR)

Soupape admission : Ouverture 23° avant P. M. H.
Fermeture 67° après P. M. B.

Soupape échappement : Ouverture 62° avant P. M. B.
Fermeture 28° après P. M. H.

Ce réglage est contrôlé avec un jeu de 0,3.

Pour le fonctionnement, il faut :

Jeu à la soupape admission = nul à 0,05	} moteur froid
Jeu à la soupape échappement = nul à 0,05	
Jeu tige admission : 0,05.	
Jeu tige échappement : 0,07.	

REGLAGE DE L'ALLUMAGE (Avance automatique)

Avance maximum = 32° à 34° avant P. M. H.
Retard maximum = 0° à 2° avant P. M. H.
Écartement des contacts : 0,30 à 0,40.

ALLUMAGE ECLAIRAGE PAR SYSTEME DYNAMO-BATTERIE

Dynamo Bosch type RD 45 W/6V/2400 R. 22 entraînée à 1,27 fois la vitesse du moteur.

Rupteur distributeur Scintilla B. H. 2-L. 451 - Z. 2.

Bobine BOSCH T. J. 6/1.

Bougies LODGE H. 14 S ou KLG/F. 80 - écartement des électrodes : 0,55 à 0,65.

Batterie : 12 A. H. minimum.

Phare HELLA 165/2 N. Z. :

Ampoule principale à cuillère : 6 V-35/35 W culot B. A. 20 D.

Ampoule stationnement : 6 V-1,5 W culot B. A. 9s.

Ampoule témoin rouge : 6 V-2 W culot à visser E. 10/19.

Ampoule témoin vert : 6 V-2 W culot à visser E. 10/19.

Lampe AR. HELLA avec stop : 2 Ampoules 6 V-3 W culot B. A. 15 S.

Lampe AR. LUCAS avec stop : 2 Ampoules Lucas n° 352 - 6 V-3 et 12 W.

CARBURATEUR

ATLANTIC

AMAL type 276 FN/1 DZ.

Gicleur d'aiguille : 107.

Position d'aiguille :

3^e cran pour solo.

4^e cran pour side-car.

Gicleur principal :

150 solo - 160 side-car.

Boisseau gaz : n° 6/3.

Filtre à air : Amal 34/151.

ATLANTIC MAJOR

AMAL type 276 FX/1 DZ 45 A.

Gicleur d'aiguille : 107.

Position d'aiguille :

Idem.

Idem.

Gicleur principal :

170 solo - 180 side-car.

Boisseau gaz : n° 6/3.

PROTECTIONS

Circuit d'alimentation :

1. Bille dans le corps de pompe pour empêcher A L'ARRET tout écoulement du réservoir vers le moteur.

2. Valve de surpression : bille avec ressort taré, placée dans la vis fixant le pignon de commande en bout de vilebrequin. Elle débite dans la distribution lorsque la pression dépasse 4 kg 500.

3. Indicateur de pression minimum : la lampe témoin verte au phare S'ALLUME si la pression de 1 kg 250 n'est pas atteinte dans le conduit vers le vilebrequin.

Il n'y a pas de danger pour le moteur, si cette lampe reste allumée : en été (huile chaude) jusqu'à une allure approximative de 60 kilomètres en 4^{me} ;

en hiver (huile tiède) jusqu'à une allure approximative de 40 kilomètres en 3^{me}.

S'il n'y a pas d'extinction de la lampe au dessus de ces chiffres, consultez votre agent sans tarder.

FILTRES

1. Capuchon en toile métallique à mailles serrées sur la pompe d'alimentation.

2. Disque en toile métallique sur le puisard de retour.

3. Filtre principal constitué d'un fil métallique enroulé sur un tambour creux (interstices de 50 microns), à travers lequel l'huile remonte vers le sommet du réservoir.

Le ressort terminal est NECESSAIRE pour assurer l'étanchéité du filtre avec son boîtier et conséquemment déterminer une légère contre-pression dont l'effet donne au graissage des culbuteurs un appoint appréciable.

LUBRIFIANT

L'huile minérale moderne pour moteurs est plus ou moins « détergente ». Outre le graissage et le refroidissement, elle maintient un haut degré de propreté interne et protège de la corrosion et de la rouille. Grâce aux additifs qu'elle contient, le gommage et la formation de cambouis sont enrayés, l'adhérence de la pellicule lubrifiante sur les parois chaudes est

Baert Classic
VINTAGE MOTORCYCLES

Norton MOTORCYCLES

URAL MUGOMOT MOTORCYCLES

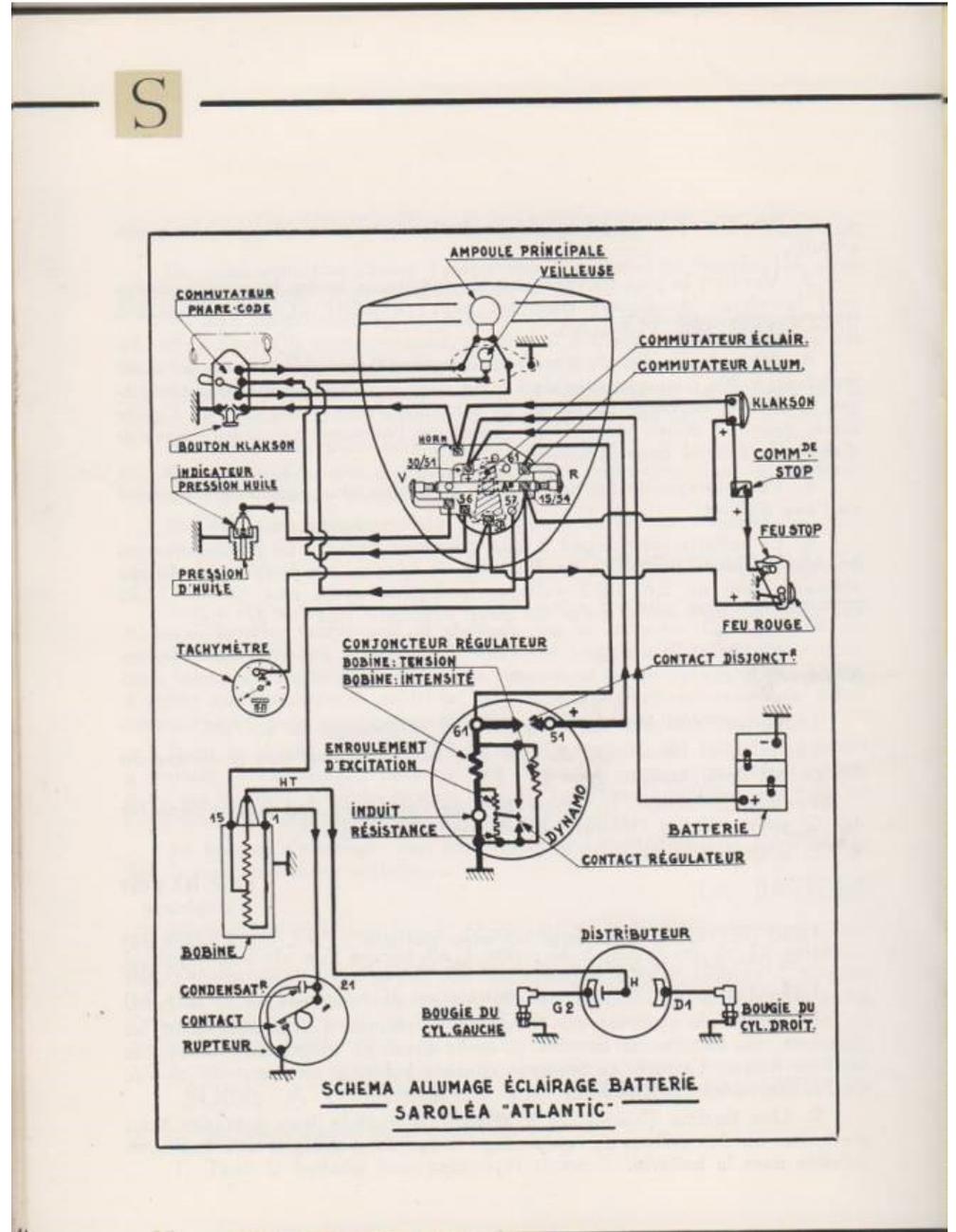
Romain Baert rue G.Albert 79/2 4800 Verviers
www.baertclassic.be info@baertclassic.be
0498/81.85.70
17:30 à 19:00 en semaine
10:00 à 12:00 le samedi et sur rendez-vous

KSR GROUP **ROYAL ENFIELD**

TOITURE SANTO

Père et Fils

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



III. - MOTEUR

Pour son moteur robuste, simple et très accessible, SAROLEA a adopté :

1. Le vilebrequin coulé, supporté par trois paliers, dont les extérieurs sont des roulements à rouleaux et le central ainsi que ceux des bielles à coussinets lisses ; les bielles sont forgées en Hiduminium.

Ce système, complété par un équilibrage dynamique, élimine le maximum de vibrations et assure un graissage bien réparti.

2. Les cylindres SEPARES évitent la distorsion et contribuent avec les culasses aluminium, à sièges rapportés, à un refroidissement efficace.

3. La distribution, complètement enfermée et abondamment graissée, est constituée par deux arbres à cames, poussoirs à plateaux, tiges réglables, culbuteurs forgés, soupapes inclinées à 90°, en acier de la plus haute qualité.

4. L'allumage dynamo-batterie-bobine universellement adopté en automobile.

5. Un graissage par circulation abondante, qui ne comporte aucune tuyauterie extérieure, aucune restriction délicate, aucun réglage.

DISTRIBUTION

Les deux arbres à cames (un pour l'admission, un pour l'échappement) sont commandés par engrenages à partir du vilebrequin. Le profil des cames est dessiné pour assurer un fonctionnement silencieux. Dans ce but, la came

débit de la pompe pour autant qu'on opère une légère pression sur le ressort terminal.

A la sortie de la pompe, une dérivation amène une certaine quantité d'huile, à basse pression, dans une rampe de graissage située à la base des cylindres. De cette rampe, quatre conduits assurent la lubrification successive des quatre culbuteurs, puis successivement des tubes poussoirs et soupapes, ensuite des arbres à cames qui tournent dans des bains d'huile, et enfin des pignons de distribution. Cette huile retourne par gravité, au puisard du carter.

RESERVOIR

Capacité maximum

3 litres 250 jusqu'au bord supérieur de l'enveloppe du filtre.

Capacité minimum

1 litre 750 jusqu'au bord inférieur de la jauge (voir outillage) c'est-à-dire à hauteur de la plaquette « Minimum d'huile ».

Après les 500 premiers kilomètres, puis aux 1.500 premiers kilomètres (moteur neuf ou révisé), et par après tous les 3.000 kilomètres, vidanger complètement (lorsque l'huile est chaude), et remplir d'huile fraîche.

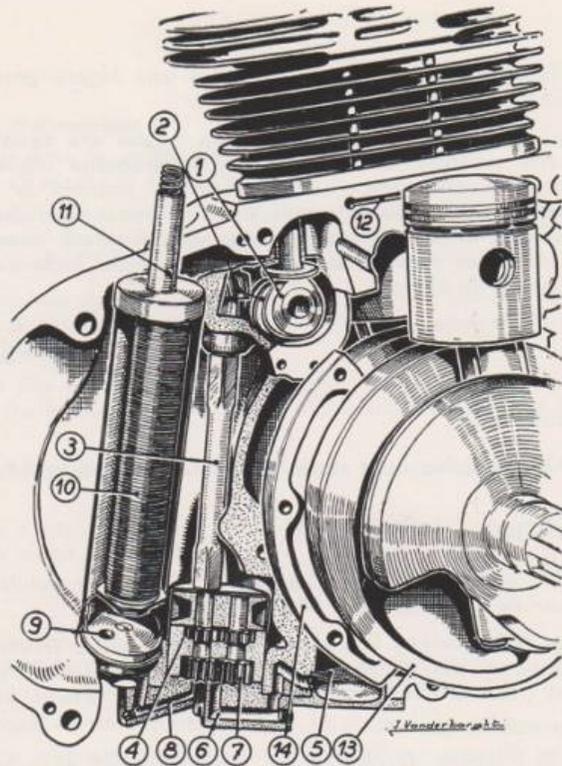
Procéder comme suit :

Enlever le bouchon de remplissage, retirer le filtre et le secouer précautionneusement dans de l'essence. Dévisser les DEUX bouchons de vidange à la base du réservoir, juste en avant de l'assise de pompe (un pour le réservoir, un pour le boîtier du filtre).

DANS CE BOITIER SEULEMENT, verser de l'essence afin d'entraîner au dehors les particules tombées du filtre. Rincer avec de l'huile fraîche et remettre tout en place.

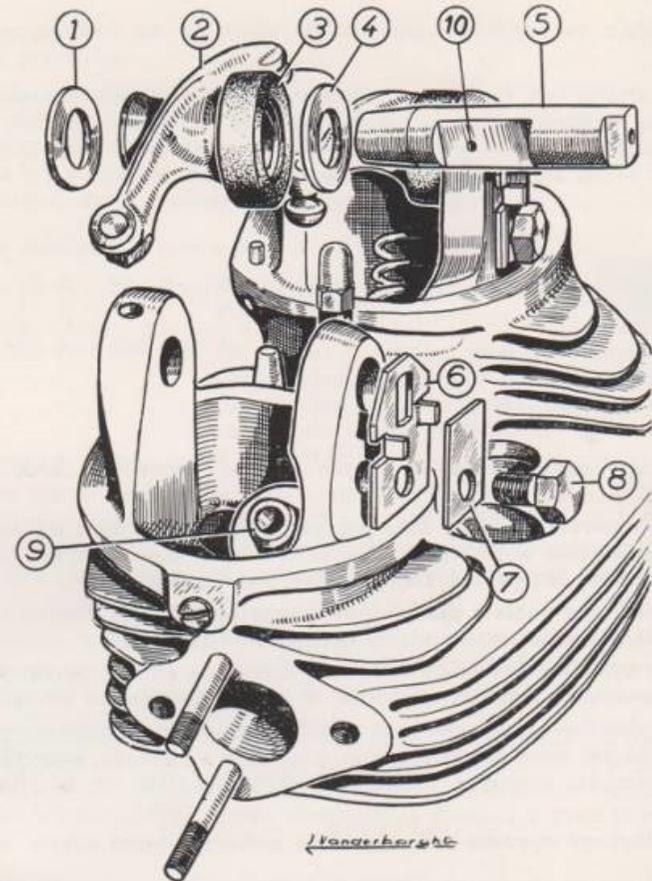
PUISARD

Vidanger aussi souvent que le réservoir. Démonter la plaque carrée fixée par 4 écrous, en arrière de l'assise de pompe. Nettoyer à l'essence cette plaque et le filtre disque, et remonter.



MOTEUR ATLANTIC

1. Arbre à came échappement.
2. Pignon et vis de commande de pompe à huile.
3. Manchon de commande de la pompe à huile.
4. Pignons de pompe d'alimentation.
5. Filtre tamis de puisard de retour.
6. Canalisation de retour d'huile vers la pompe.
7. Pignon de pompe de retour.
8. Canalisation de retour d'huile vers le filtre.
9. Orifice d'entrée vers le filtre.
10. Filtre à interstices micrométriques.
11. Orifice de sortie d'huile du filtre vers le réservoir.
12. Rampe d'alimentation d'huile vers les quatre culbuteurs.
13. Vilebrequin.
14. Support palier central.



CULBUTEUR - CULASSE

- | | |
|--|--|
| 1. Rondelle, butée de culbuteur. | 2. Culbuteur d'admission. |
| 3. Rondelle de caoutchouc d'étanchéité et d'insonorisation de culbuteur. | 4. Rondelle, butée de culbuteur. |
| 5. Axe de culbuteur. | 6. Plaquette d'orientation de l'axe 5. |
| 7. Lamelle de maintien latéral de l'axe 5. | 8. Vis de blocage de 6 et 7. |
| 9. Guide de la soupape d'admission. | 10. Orifice de sortie d'huile vers le culbuteur. |

est raccordée au cercle de base par de longues rampes légèrement inclinées afin de rattraper très progressivement le jeu aux poussoirs.

Il est nécessaire de procéder comme suit lors du :

Réglage du jeu, moteur froid

Enlever l'écrou central de bride des boîtiers de culbuteurs, et enlever les boîtiers, puis les joints sans les déchirer. Les disposer de façon à ne pas les intervertir au remontage.

Tourner le moteur en position :

OUVERTURE MAXIMUM de la soupape admission du cylindre droit, pour régler le jeu au poussoir d'admission du cylindre gauche et inversement.

OUVERTURE MAXIMUM de la soupape échappement du cylindre droit, pour régler le jeu au poussoir d'échappement du cylindre gauche et inversement.

Les extrémités supérieures des tiges sont pourvues d'embouts filetés avec contre-écrou.

Voir page « caractéristiques » pour les tolérances de réglage. Afin de tenir compte de l'effet de l'huile froide interposée sur les différentes surfaces de contact, il est conseillé de régler les tiges d'admission « tournant sans jeu », les échappements « tournant libre ».

Si après réglage on remarque une diminution de la compression « moteur froid » qui ne disparaît pas « moteur chaud », c'est qu'il y a réellement trop peu de jeu à l'admission.

REGLAGE DISTRIBUTION

Si la distribution a dû être démontée, remonter comme suit :

Tourner le vilebrequin en position P. M. H.

A ce moment, les points-repère frappés sur les pignons correspondent et le réglage indiqué à la page « caractéristiques » est obtenu. La position des pignons et chaîne dynamo est sans importance (sauf en ce qui concerne l'alignement). Pour le calage du « rupteur » voir « allumage ».

REMARQUES IMPORTANTES

Si les demi-carters moteur doivent être désassemblés, ne pas oublier deux vis relativement cachées : une à la base des cylindres (vis à tête fendue par une rainure en +) et l'autre près des cames d'échappement

(vis butée du pignon commande pompe), ceci afin d'éviter des efforts inutiles, nuisibles aux surfaces dressées.

Les soupapes sont de mêmes dimensions mais de matières différentes. Il importe donc de ne pas se tromper : les soupapes d'admission sont marquées A, celles d'échappement sont marquées E. Le jeu **MINIMUM** **DANS LE GUIDE** est de 0,05 pour l'admission et 0,07 pour l'échappement.

GRAISSAGE DU MOTEUR

SYSTEME. A circulation d'huile et carter sec. Une **DOUBLE** pompe est fixée sur le fond du réservoir attenant au moteur ; l'une alimente le vilebrequin en huile sous pression, l'autre retourne au réservoir l'huile recueillie dans le puisard du carter.

POMPE

Double à pignons, fixée sur une assise, facilement détachable de l'extérieur du carter, et entraînée au tiers de la vitesse de l'arbre à came d'échappement par un couple de pignons hélicoïdaux.

Débit normal : 30 litres/heure à 3.000 tours/minute du moteur.

La pompe de retour a une capacité nettement plus élevée que celle d'alimentation, afin d'assurer l'assèchement du carter moteur.

CIRCUIT D'ALIMENTATION

Du réservoir, la **POMPE D'ALIMENTATION** aspire l'huile à travers un filtre puis la refoule par un conduit foré dans les parois du carter jusqu'au palier lisse, central du vilebrequin ; de là, deux conduits symétriques amènent le lubrifiant jusqu'aux manetons. Sur ce parcours, une valve d'étanchéité, un indicateur électrique de pression minimum, une valve de pression maximum règlent le fonctionnement dans des limites correctes.

L'huile projetée des manetons lubrifie cylindres, pistons, pieds de bielles, roulements, puis retombe dans le puisard à travers un filtre.

CIRCUIT DE RETOUR

La pompe de **RETOUR**, placée au niveau de ce puisard le vide et renvoie son contenu au réservoir, à travers un filtre métallique à fins interstices. A la base du tube supérieur du filtre, on observe aisément le