





100 ans de Dollar, les belles de Joinville

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



Avril 2023



# VETERAN MOTO CLUB BELGE

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

Informations générales sur le club 0470/856 145 info@vmcb.be

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

**Président**: Lenaerts Eric

Mielestraat 5 0475/84 14 47 3770 Val-Meer president@vmcb.be

**Vice-Président** Leroy Philippe 085 21 14 57

Ronheuville 35

4570 Marchin padyler@gmail.com

Secretaire

**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 Ligney phil.lange@skynet.be

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



Chers Amis,

Lors de la réunion club du mois dernier, vous étiez plus de 60 à être venus écouter Antoine nous conter son incroyable aventure au guidon de sa Royal Enfield sur « la route de la soie ». Merci à Louis Esser pour cette organisation. Nul doute au vu du succès et intérêt rencontrés que nous tenterons à nouveau de vous proposer ce genre de contenu pour agrémenter nos réunions mensuelles.

L'Assemblée Générale (AG) de l'ASBL approche à grands pas. Elle aura lieu le 19 mai au Musée des Transports, Liège, dès 19h30. Bien qu'il ne s'agisse pas d'une année à élections, l'AG reste une étape annuelle importante dans la vie d'un club. C'est l'occasion de faire le bilan de l'année écoulée, d'étaler les objectifs de l'année en cours et de s'assurer de la santé financière de l'association. C'est également l'occasion pour vous de faire part de vos remarques/suggestions quant à la gestion du club pour l'avenir. Aussi, je ne pourrais que trop vous inciter à participer à l'AG.

L'œil averti remarquera qu'un nouvel annonceur a fait son apparition dans cette revue. Tout comme il est de coutume de le souhaiter aux nouveaux membres, souhaitons-lui la bienvenue et remercions Ju pour son support au club. Au-delà de l'aspect sponsoring, c'est surtout encore une bonne adresse à retenir. « L'atelier de Ju » est un atelier de mécanique pour motos et cyclos d'aujourd'hui et d'hier, dont les activités vont du simple entretien à la remise en route.

Enfin, Messieurs Jean-François Dumont de Huy, Jean-pierre Poupier de Cerexheheuseux, Fabrice Caufman de Juprelle sont venus rejoindre le club en ce dernier mois. Nous leur souhaitons la bienvenue.

Prochaine réunion club, le 21 Avril dès 19h30 au musée des Transports de Liège.

LENAERTS Eric, Président.

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



Nous avons appris le décès ce 11 mars du papa de Stéphane Thoumsin à l'âge de 90 ans. Toutes nos condoléances à sa famille ainsi qu'aux proches.

Avenue de la Station, 66 4130 Esneux Tél.: 04/380.42.23

Lundi-Vendredi: 7h00-18h30 & Samedl: 8h-15h

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

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

Des fondations aux finitions plus d'infos sur





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

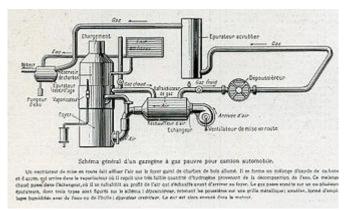


# De la question du carburant national à la question internationale du carburant propre bilan de 100 ans de recherches

Mark BLIVOET 2023.

À la suite de la guerre en Ukraine et aux sanctions de l'Union Européenne (utiles ou pas) nous sommes bien forcés de nous interroger sur la dépendance énergétique dans laquelle nous nous trouvons par rapport à la Russie et aux pays Arabes. Il y a 100 ans cette question, longtemps refoulée depuis, a déjà été posée de façon très sérieuse par les puissances européennes dépourvues de pétrole comme l'Allemagne et la France. Six ans après la fin de la Grande Guerre Baudry de Saunier, rédacteur en chef de la *Revue Pratique de l'Automobile OMNIA*, s'exclame en effet que l'essence est certes la reine de l'automobile, mais que cette souveraine séduisante peut devenir une perfide ennemie (Février 1924). L'année suivante, alors que déjà 570.000 automobiles sillonnent les routes de France, son collaborateur A. Caputo affirme que 'une nation sans pétrole est une nation désarmée ' (Novembre 1925). Dans de nombreux articles il est question de combustibles alternatifs au pétrole fabriqués à partir de ressources nationales. C'était la question du *Carburant National*. Nombre de solutions étaient proposées, certaines relativement simples d'autres très complexes. Quelles étaient les options auxquelles on croyait à l'époque et que sont -elles devenues ?





(Wikipedia)

Schéma du gazogène Renault dans l'Illustration du 23 Février 1924.

- Le charbon. Le procédé du chimiste allemand Friedrich Bergius était connu depuis 1913. Il s'agissait de l'hydrogénation des huiles lourdes et des goudrons obtenus par la distillation de la houille.
- Le lignite et la tourbe. Deux autres procédés retiennent particulièrement l'attention d'OMNIA. L'ingénieur français Eugène Houdry mit au point un procédé de production d'essence synthétique à partir de lignite – dont il existe des réserves colossales en France - dans les années 1920, mais jugé peu rentable il fut rapidement abandonné. Le procédé d'Andry-Bourgeois et Olivier (Baudry de Saunier, OMNIA novembre 1924) basé aussi sur le lignite et était promis à un avenir plus glorieux. La distillation du lignite (benzols, goudrons) laisse un coke de lignite incandescent qui, au moyen d'un générateur spécial, permet de dissocier l'eau pour former un gaz à l'eau (CO+H2) transformé ensuite en méthane CH4 et en acétylène C2H2. Par catalyse on pourrait ensuite fabriquer un hydrocarbure sur- hydrogéné de densité 0,76 et de 11.540 Kcal/kg, comparable à l'essence. C'était très encourageant! Au concours de la Semaine de Motoculture à Buc en octobre 1924 ce combustible aurait fait fonctionner un groupe électrogène et une automobile Rolls-Royce. Le procédé est alors jugé valable, le prix de vente acceptable et une usine est mise en construction à Asnières pour la fabrication de pétrole synthétique. Quel a été le destin de cette usine est un point d'interrogation. Un autre procédé basé sur un combustible fossile est celui du traitement de la tourbe par le procédé Roux (OMNIA novembre 1925).
- L'huile végétale. Un autre procédé qui suscita l'enthousiasme d'*OMNIA* était le procédé Mailhe qui permit de produire du pétrole artificiel par l'hydrogénation d'huiles végétales (ainsi que minérales) par catalyse. Au salon de Buc de 1925 une installation industrielle a été présentée qui était prévue pour produire 543 litres d'essence et 279 litres de combustible pour moteur Diesel (non encore appliqué sur les

voitures de tourisme à l'époque) à partir d'une tonne d'huile végétale. L'installation était produite par la *Société d'Hydrocarbures et Dérivés*. Elle aurait réellement produit du naphte synthétique, mais un retard dans la fabrication des composants de l'installation n'aurait pas permis de faire de l'essence directement utilisable... (*OMNIA* novembre 1925).

#### Le carburant national Allemand 1939-1945.

On l'oublie quelquefois mais l'essence synthétique a joué un rôle fondamental dans l'effort de guerre Allemand pendant la deuxième guerre mondiale. Selon les auteurs l'essence synthétique aurait représenté de 50 à 75 % de la consommation de la Wehrmacht et de la Luftwaffe, le reste venant de Roumanie et d'Espagne. En 1942 l'Allemagne comptait 17 usines d'essence synthétique (Ludwigshafen, Blechhammer, Leuna-Merseburg, Boehlen, Zeitz etc ) et il y en a également dans les pays voisins occupés comme la Tchécoslovaquie ( Bruex ) et la Pologne (Auschwitz). Certaines de ces usines se trouvaient en effet à proximité des camps de concentration dont elles utilisaient la main d'œuvre. Historiquement en Allemagne l'idée de l'essence synthétique était plus ancienne encore qu'en France. Dès le début de la Grande Guerre (1914) un programme de recherche fut lancé pour la production d'essence et de caoutchouc synthétiques. Ces recherches se poursuivirent après l'arrivée au pouvoir d'Hitler en 1933 et furent fortement subsidiées par l'état Nazi. Il est certain qu'à l'époque l'Allemagne avait une avance considérable dans ce domaine par rapport à tous les autres pays industrialisés. La technologie de fabrication renouait avec les idées de Friedrich Bergius sur l'hydrogénation des huiles résultant de la distillation de la houille. Elle permettait de fabriquer du gazole diesel et de l'essence, même à haut degré d'octane pour l'aviation. Dans la littérature il est aussi question du procédé Fischer et Tropsch, deux ingénieurs allemands qui trouvèrent un système pour liquéfier le gaz tiré du charbon. Depuis le début de ces projets le principal acteur industriel était la société IG Farben de Francfort. Après maints efforts le succès était tel qu'à partir de 1927, suite à une série d'accords, il y eut une collaboration entre la Standard Oil Company de New Jersey USA et IG Farben, collaboration qui dura jusqu'à début de la guerre. La motivation des américains n'était probablement pas le pétrole, car ils en avaient suffisamment, mais le caoutchouc synthétique développé par IG Farben, le buna, également à partir du charbon par un procédé d'hydrogénation. Il est possible qu'en contrepartie, la Standard Oil ait contribué à parfaire le système d'hydrogénation. Il est certain que le bombardement systématique par la US Air Force des usines d'essence synthétique en 1944 a hâté la chute du IIIème Reich. A la bataille des Ardennes les Américains ont trouvé des chars allemands abandonnés en panne sèche. On peut supposer qu'après la guerre la motivation pour raviver la technologie allemande de l'essence synthétique était faible, surtout après la découverte de champs pétrolifères gigantesques en Arabie Saoudite. En revanche il est plus surprenant qu'après le choc pétrolier de 1974 on n'en ait pas entendu parler non plus. Une explication possible est l'abandon de l'extraction de la houille dans nos pays, la pollution générée par le processus et les émissions de CO2.

### Le bioéthanol au Brésil depuis les années 1970

Comme carburant l'éthanol est à même de remplacer l'essence en partie voire complètement. En pratique ce qu'on utilise c'est de l'éthanol d'origine biologique (bioéthanol) obtenu grâce à la fermentation de la betterave ou des céréales en Europe, du mais aux USA ou de la canne à sucre surtout au Brésil . Dans ce pays leader dans le domaine on utilise l'alcool hydraté ou alors de l'essence dans un même moteur, au choix de son

propriétaire, grâce à l'intervention d'un software spécial qui gère électroniquement le système d'injection pour l'un ou pour l'autre. Ce système nommé flexfuel existe depuis 2004 et fut développé par Magneti Marelli . Il va de soi que seuls les véhicules à injection électronique peuvent en être équipés. Actuellement 70 % des véhicules neufs au Brésil sont équipés du système *flexfuel*. D'autre part l'alcool anhydride mélangé à l'essence est aussi utilisé à large échelle. Afin d'utiliser la production (le Brésil est le premier producteur mondial de canne à sucre et de bioéthanol) le gouvernement a rendu obligatoire l'incorporation de 23 % de bioéthanol anhydride dans l'essence. L'avance considérable du Brésil dans ce domaine résulte de la politique pro-alcool lancé dans les années 1970 et au potentiel agricole colossal de ce pays. Même sans déboisement il resterait des dizaines de millions d'hectares disponibles pour l'agriculture. C'est pourquoi on spécule quelquefois que ce pays serait à même d'apporter la solution à l'épuisement des réserves pétrolières. Cette idée est taxée d'irréaliste par les spécialistes. En dehors de l'aspect financier social et environnemental (il faut 500m3 d'eau pour produire 1m3 d'alcool, la canne à sucre demandant beaucoup d'irrigation) si même le Brésil convertissait des millions d'hectares à la culture de la canne à sucre, ce qu'il pourrait exporter ne serait qu'une partie insignifiante de la demande énergétique mondiale. Vers 2030 les exportations ne dépasseront pas 10 millions de mètres cubes /an, soit 1% de la demande mondiale.

### L'Union Européenne et le reste du monde

Chez nous la situation est encore nettement plus modeste qu'au Brésil! Depuis 2009 on distribue l'essence SP95-E10. Celle-ci contient 10% de **bioéthanol**. Elle est bien tolérée par 99 % des véhicules à essence. La France est le premier producteur européen de bioéthanol, ce qui lui permettrait de réduire de 7 à 8 % ses importations de pétrole ... Pas sûr que ce chiffre aurait enthousiasmé Mr. Baudry de Saunier! Et pourtant l'essence au bioéthanol (même l'essence 'normale 'SP 95 en contient jusqu'à 7,5 %) est réputée plus propre que l'essence traditionnelle. Elle a donc tout pour plaire mais sa généralisation se heurte à une 'limite naturelle'. Elle demanderait en effet la conversion de plus en plus d'espaces agricoles. Or ces surfaces converties pour la production d'éthanol ne seraient plus disponibles pour la production alimentaire. C'est là que le bât blesse, en Europe en tout cas.

Des combustibles alternatifs le biodiesel (ou biogazole) est probablement le plus ancien. Le but de Rudolf Diesel, qui inventa le moteur portant son nom en 1893, était de pouvoir utiliser d'autres sources d'énergie que l'essence, dont l'huile végétale. A l'Exposition d'arachide. Resté longtemps marginale cette source d'énergie a connu une croissance spectaculaire ces dernières années. Cependant, le cout de production étant relativement élevé il y eut une évolution dans les matières premières. Alors que le biodiesel de première génération est fabriqué à partir d'huile de palme, de tournesol, de colza, de canne à sucre ou de soja, le biodiesel de deuxième génération utilise des huiles végétales usagées, de l'huile de cuisson usagée et des graisses animales. Entre 2015 et 2020 la consommation connut une augmentation spectaculaire de plus de 45 % à l'échelle mondiale. Celle-ci est liée entre autres aux nouvelles législations. En Suisse par exemple la Confédération oblige les distributeurs à mélanger au gazole 7 % de biodiesel. En Indonésie le gouvernement a imposé un mélange B30 à base d'huile de palme. Aux USA les transports des services des états utilisent souvent du B20, un mélange à 20% de biodiesel. En mai 2021, par la loi sur les biocarburants le gouvernement allemand a obligé les compagnies pétrolières à augmenter considérablement l'utilisation du biodiesel, du bioéthanol et du biométhane dans le secteur des transports. Dans la plupart des pays on utilise en effet des mélanges gazole / biodiesel à des proportions diverses qui ne requièrent aucune adaptation des moteurs. D'autre part, des constructeurs

comme Scania et Volvo commercialisent maintenant des moteurs fonctionnant à 100 % au biodiesel. Ce qui vaut pour le bioéthanol vaut aussi largement pour le biodiesel : la combustion est plus propre et émet moins de CO2 que les équivalents d'origine fossile. Le biodiesel peut remplacer le gazole en tout ou en partie et réduire notre dépendance énergétique. Cependant la disponibilité des matières premières est limitée et affecter des terres arables pour la production d'huiles végétales serait les soustraire à la culture d'aliments. La consommation mondiale totale de biocarburants a atteint 7,7 % du total des carburants en 2018, l'objectif étant 10 % pour 2022 (Wikipedia ) .

### La question internationale du carburant propre

La propulsion électrique est aussi ancienne que l'automobile elle-même. La Jamais Contente du belge Camille Jénatzy, qui dépassa les 100 /h pour la première fois dans l'histoire en 1899, était électrique. Depuis ses débuts la voiture électrique souffre de divers handicaps qui nous sont toujours familiers aujourd'hui : elle est chère, son autonomie est limitée et le temps de charge des batteries relativement long. Si aujourd'hui nos gouvernements nous poussent vers la voiture électrique c'est tout d'abord parce que celle-ci serait plus propre et sans émissions de CO2. Cet argument (il y a de sérieuses rainons d'en douter mais ce serait l'objet d'un autre article) semble désormais primer sur les raisons qui, il y a plus d'un siècle, ont poussé nos aïeuls à chercher une alternative au pétrole même s'ils sont toujours d'actualité : la dépendance stratégique et politique par rapport aux pays fournisseurs et la perspective de l'épuisement des ressources pétrolières. En 100 ans d'efforts pour se séparer du pétrole, la question du carburant national est donc devenue la question internationale du carburant propre voire la question du remplacement du carburant automobile tout court. Le bilan actuel de cette évolution est pourtant bien modeste : si même les combustibles d'origine végétale sont une amélioration ainsi que -dans certains cas – le véhicule hybride, une forte augmentation des voitures à hydrogène ou électriques est improbable sans émissions de CO2 (donc ne servirait à rien) surtout si on ferme les centrales nucléaires.



#### **Conclusion**

Le moteur à explosion à combustible fossile n'a donc probablement pas encore dit son dernier mot. Si nous voulons quand-même réduire les émissions et épargner les ressources naturelles, il faudrait donc logiquement construire des voitures plus légères avec des moteurs plus petits et focaliser tout le développement technique sur la réduction de la consommation. Puis-je rappeler qu'en 1936 (il y a 85 ans !) la **Simca Cinq** sous le contrôle de l'Automobile Club de France, effectua la trajet Paris/Madrid et retour, soit 2498 km, en consommant 3, 624 l d'essence aux 100 km seulement. De quoi faire rêver ! Avec la technologie d'aujourd'hui, ne pourrait-on pas faire encore mieux ?

## Appel à témoins

Suite à un héritage, ma fille a récupéré l'objet en photo qu'elle tente d'identifier. C'est une espèce de casserole en cuivre avec un 'bidule' soudé latéralement et des cercles permettant d'y déposer des récipients de différents diamètres.

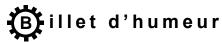
Dimensions: Diamètre 170mm Hauteur 120 mm.

Toutes mes recherches se sont avérées infructueuses.

Je conviens que ce n'est certainement pas une pièce de moto mais nos lecteurs étant parfois éclectiques en matière d'objets anciens, peut-être seraient-ils amusés de tenter de l'identifier.

Jean-Pierre Beaufays





Jean-Pierre Beaufays

### **Thérapie**

La société traverse une période de profonde morosité.

La crise économique et écologique, réelle ou artificielle, largement diffusée voire amplifiée par les médias sous la pression de bienpensants de tout poil, influence négativement notre moral.

Ce passage brutal d'une heureuse société de consommation où le plaisir était roi, à une société de restrictions drastiques ne se fait pas sans douleur.

Tout fout le camp. Les gens ne savent plus rigoler. Nos joyeuses rencontres se muent en murs des lamentations.

L'âge aidant ou plutôt desservant, les conversations lors de nos réunions sont de plus en plus orientées vers des problèmes de santé.

Qui en va de sa prostate, de ses intestins ou encore de son dos...

La déprime frappe de plus en plus de monde.

Je suis malheureusement de ceux-là et le covid 'long' qui m'emmerde depuis presqu'un an ne me facilite pas les choses.

Mais j'ai trouvé un merveilleux moyen de sortir de cette ronde infernale.

C'est ce que j'appelle la motothérapie.

De même que certains trouvent leur apaisement à l'aide de séances de rire collectif, de lumière, ou même en embrassant des arbres, je trouve le mien au moyen d'une balade à moto.

Lorsque je me sens dépressif et que la météo le permet, c'est-à-dire par temps sec, même un peu frisquet, je n'hésite jamais à sortir une bécane pour une balade de quelques dizaines de kilomètres.

En selle, on se sent un autre homme. Un peu comme si on traversait la vie en dehors de nos préoccupations habituelles, déconnecté de tous nos problèmes, réels ou exagérés par la déprime.

Notre moto, surtout si elle est ancienne, devient notre amie qui nous entraîne loin de nos misères.

Comme si on se replongeait à l'époque où elle était jeune et faisait la joie d'un motard d'une autre génération.

Hier encore, j'en ai ressorti 4 différentes afin de m'assurer qu'elles étaient prêtes pour la nouvelle saison.

Résultat positif. Prêt à repartir.



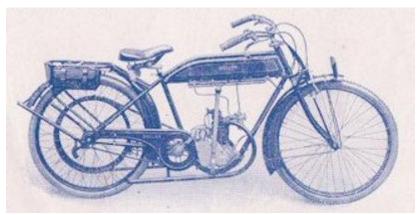
### 100 ans de Dollar, les belles de Joinville

#### Roland Mignolet

Louis Delachanal (1857-1920) entre encore jeune, chez les Ets Foucher, entreprise de mécanique de précision et de serrurerie créée en 1850. Il y épousera quelques années plus tard, Juliette, la fille de son employeur, d'où l'apparition sur les dépliants du patronyme Foucher et Delachanal lors de la création des cycles Omnium en 1890, installés 3 rue Taylor à Paris. Louis Delachanal en est le directeur technique. Parallèlement à cette nouvelle activité, l'entreprise est également le fournisseur du ministère des postes et télégraphes des boites aux lettres installées aux quatres coins de la France. Pour les collectionneurs, il y a quelques années on pouvait encore découvrir au détour d'un village ces solides boites en fonte devenues collector siglées Delachanal/Charenton.



En ce début de siècle l'entreprise est prospère et aménage dans de nouveaux locaux au 5 avenue de la liberté à Charenton. A la veille de la grande guerre, seul apparait maintenant sur les prospectus le nom de Delachanal. L'intitulé en est "Manufacture Française des cycles Omnium". En complément de la fourniture de bicyclettes, on lit également celles de tricycles porteurs et de machines à coude Omnium. L'activité serrurerie perdure aussi avec la fabrication de cadenas, de serrures à gorges et de serrures de malle... etc...



Au décès de Louis Delachanal le 14 Novembre 1920, c'est l'une de ces deux filles, Jeanne, qui reprendra la direction des affaires. Mariée à un monsieur Firino, ils créaient peu de temps après la SAVAVA, qui deviendra le 22 juin 1921 la "Société anonyme des Ets Delachanal". Ici Commence l'aventure de ce qui fut l'une des grandes marques des années 20/30.



Le projet de moto est dans les cartons et au salon de d'octobre 1923 apparait la première moto, une 125 cm3 ... du nom de DOLLAR! La mode est aux consonances anglophones (déjà du "marketing"), l'aide de nos amis d'outre atlantique lors du conflit passé, la bonne presse et la réputation de robustesse des Harley ou Indian restées sur le continent n'y étant pas étranger. D'ailleurs bien des marques françaises adopteront cette stratégie: Stylson, Rhonyx, New Map, Carlton...

Cette 125cm3, comparativement aux moteurs 2 temps souffreteux de la concurrence, est équipée d'un robuste et performant 4 temps Moser, de construction Suisse; celui-ci est produit sous licence à Pontarlier.

Pour le salon de 1924, outre la 125 proposées en deux versions "tourisme" et "sport", apparait une 175 toujours à moteur Moser!

En l'absence de salon en 25, le catalogue de 26 s'étoffe avec pas moins de 14 modèles, tous avec les Moser, allant des 125 au 250 type ESC Grand Sport, Egalement proposée une moto tandem en 250cm3 et 300cm3 type FMT, et un tricycle 250cm3 d'une charge utile de 150kg.

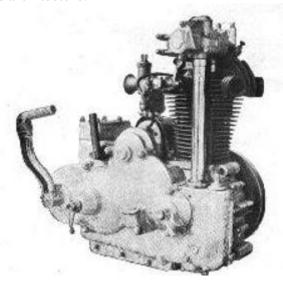


Autre aspect que les dirigeants ont bien intégré, c'est la publicité. Ils soulignent dans leurs prospectus ou catalogues les courses dans lesquelles les coureurs, Clech, Druz, Lambert, Lacombe, pour ne citer que les plus connus, glanèrent de nombreux succés sur Dollar. La marque édite même un journal appelé "La moto Dollar" organe périodique des établissements SAVAVA Delachanal. Celui-ci fera l'objet de trois numéros en 1926, et semble s'arrêter en 1927...

En 1927, la gamme de 26 est reconduite, seule nouveauté une 350cm3 moteur Moser type HS et HSC Super Sport Confort. Celle-ci fera l'objet d'un essai dans Moto Revue. Autre élément au catalogue un side Dollar. En effets à cette époque où la voiture est encore peu accessible au plus grand nombre, c'est un moyen de transport économique. En 1925 circule en France 25273 Side-cars contre 117389 Motocyclettes soit presque 22% du parc et dans le département de la Seine ce chiffre atteint 41% !!!

En cette fin d'année au salon d'octobre un grand changement va intervenir : sur son stand la marque Dollar propose des modèles équipés du nouveau moteur "Chaise" à arbre à came en tête. Ceux-ci sont l'émanation de Maurice Chaise, motoriste, ancien chef de fabrication chez Gnome et Rhône. Dollar en précurseur, sera le premier constructeur à monter en série ce type de moteur révolutionnaire pour l'époque.

L'année d'après ils seront une trentaine de marques à emboiter le pas en proposant ce type d'architecture.



Entre-temps, en ce printemps 28, la marque aménage dans sa nouvelle usine au 19 quai de la Marne à Joinville le pont. Equipé d'un outillage moderne, elle doit répondre à la demande grandissante des ventes de motos. Nous retrouvons donc les 350 et 500 ACT Chaise de type K et L au catalogue 28, ainsi qu'une 175cm3 deux temps le type I de moteur Chaise. Subsiste la 175 DCS et 250 ESC à moteur Moser.

Au salon de 1928 de la gamme à moteur Moser seul reste la 175 DSC. Deux modèles font leur apparition, le type N 250 cm3 et O 350cm3 à moteur JAP latéral, et les types K et L à réservoir entre-tubes sont doublés par ceux à réservoir en selle, les types KSS et LSS. En janvier 1929 sur un dépliant tarifaire voit le jour du type P. Il s'agit du nouveau 250 culbuté bientôt suivi du 350 qui fera par la suite le grand succès de la marque. 1929 est aussi l'apparition du fameux "châssis-poutre" en acier matricé qui équipera bientôt toutes les motos. C'est aussi l'arrivée de Géo Ham le célèbre dessinateur qui va œuvrer coté catalogue et autres publicités pour Dollar.

Rien n'est trop beau en ces années fastes. Au salon de la même année la gamme s'est une nouvelle fois agrandie avec les types 250 P2, 350 R2, et R3 et les 500 Chaise toujours culbutés type S et S2. A la 350 type O équipée du JAP latéral vient s'adjoindre les type U et V à JAP culbutés. Les célèbres Majestic qui avaient fait sensation au salon précédent sont maintenant dans le giron de Dollar après le rachat de la licence à son créateur Mr Georges ROY.

Chez Dollar c'est aussi l'établissement du crédit en 10 fois sans frais!



L'année 1930 sera marquée par plusieurs événements. En effet il semblerait que l'OMI (Omnium métallurgique et industriel) création de monsieur Bajard qui vient de racheter l'affaire de Maurice Chaise, ait absorbé la marque DOLLAR du fait de son endettement auprès de son motoriste attitré.

Mais restons au salon de 1930 où brillent les belles de Joinville. Coté motorisation on peut voir une 500 équipée d'un quatre cylindres en V refroidissement par turbine. Celle-ci ne sera jamais commercialisée mais c'est un bon coup de publicité. De nouveaux modèles viennent s'ajouter; Il s'agit de type Y et X, équipés respectivement de 350 et 500 MAG culbutés. Excepté leurs motorisations ce sont les mêmes motos que les types U et V moteur JAP. Puis la 350 R4 richement chromée avec peinture émaillée transparente, bleue, rouge, vert, beige, havane, marbrée, tableau de bord Vaucanson avec éclairage, montre, compteur OS ou Jaeger, elle vaut "un bras" dirions-nous aujourd'hui. Et si il fallait corser l'addition vous aviez en option la transmission par cardan et la suspension arrière! Il faut dire que la liste des options est longue chez DOLLAR et vous pouviez personnaliser à souhait votre monture. Comme écrit précédemment la prise en main par L'OMI est effective en cette année 31 et bientôt la production déménagera au 34 rue Auguste Lançon, Paris. Finie la belle usine de Joinville! La gamme est encore pléthorique et vient s'adjoindre maintenant deux BMA. Le

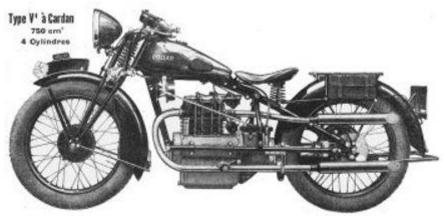
paterne du nom revient à la marque DOLLAR, avant Motobécane... Ces BMA, suivant la réglementation, pour pouvoir être conduites sans permis doivent peser pas plus de 30kg et ne pas dépasser 30Km/h. C'est aussi l'année où le cadre devient tout matricé, avant/arrière jusqu'à





En l'absence de salon d'automne 31, (la fameuse crise de 29 a traversé l'Atlantique) au salon de 1932 gros coup de publicité pour DOLLAR avec la présentation de la 750 V, modèle mythique de la marque, qui sera produite à une dizaine d'exemplaires. C'est aussi la 350 R2 type armée française, appellation due au fait que la marque vient d'obtenir l'agrément de l'armée pour la fourniture de motos. Autre nouveauté, plutôt prototype jamais produit, la 125 B1 à cardan passant dans le tube inférieur du cadre et la nouvelle 250 type P4 qui vient de terminer avec Rasser 1ère Ex Aequo du tour de France. Voyons l'année 1933 : apparition de la 500 S4, double tambour de frein arrière, tableau de bord avec montre et compteur, le haut de gamme après la disparition au catalogue des types à moteur JAP et MAG. C'est aussi les modèles dits "sport", en fait un beau ( ou des) coudes d'échappement en fonderie d'aluminium avec échappement relevé donnant une allure sportive... le moteur étant strictement de série sur toutes les cylindrées!

Pas de grands bouleversements pour 1934, si ce n'est, dans une conjoncture internationale difficile, une augmentation des tarifs (qui ira crescendo jusqu'à la veille du conflit) sur nombre de modèle.



Chez DOLLAR les choses bougent peu en 1935 avec la nouvelle 250 P35... En fait nous sommes revenus à quelques chose près au premier cadre tubulaire des 250 type P de 28! Changement radical en Août de cette même année. Moto Revue publie un article de ce que sera la toute nouvelle 350 R 35 (qui deviendra R 36). Deux ou trois prototypes viennent, pour la mise au point de parcourir environ 20000 km chacun. Rien de commun avec les anciens blocs Chaise. Nouveau et magnifique moteur à cylindres inclinés qui sera également décliné en 500cc. Cela donnera en 350cc les versions standard et Normandie (petit clin d'œil au paquebot du même qui vient d'être mis à l'eau) et pour les 500cc standard et Pulman, référence au train de Luxe.

1936... Année des congés payés (Merci à nos grands-parents) ... du front populaire... et chez DOLLAR la nouvelle 250 P36 à moteur Chaise incliné dans le cadre (toujours l'ancien et bon culbuté). La 250 P35 en simple et double échappement et aussi en version sport avec des pots relevés, et bien sûr les toujours magnifiques R36 et S536.



De 1937 à 1939, hormis l'adjonction d'une grande sœur à la 250 P36, j'ai nommé la 350 R9 la gamme se composera des 250 P35, 250 P36, 350 R9, 350 R36, et 500 S536

Au salon de 1956 par le rachat du patronyme DOLLAR, la marque FOLLIS présentera le bloc 350 Chaise de la R36 dans une partie cycle de FOLLIS, prototype qui ne sera jamais commercialisé, et sur leur catalogue un cyclo DOLLAR type C103 et une 125 TYPE ... à moteur YDRAL.

Vous avez pu lire les nombreuses activités de cette entreprise. A cela il faut ajouter les moteurs d'aviation légère (dont est extrapolé le V4 moto), les moteurs agricoles et industriels qui firent en partie la richesse de l'OMI. Le conflit de 39/45 mettra un terme, au sein de l'OMI à l'activité moto. Après-guerre l'entretient et la réparation des moteurs Chaise agricoles et industriels se poursuivront puis l'OMI disparaitra... cessation d'activité ou vente ? Nos recherches se poursuivent !







### **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



### Dimanche 26 mars, 53ème Coup de Kick de Val-Dieu

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

### Au programme :

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

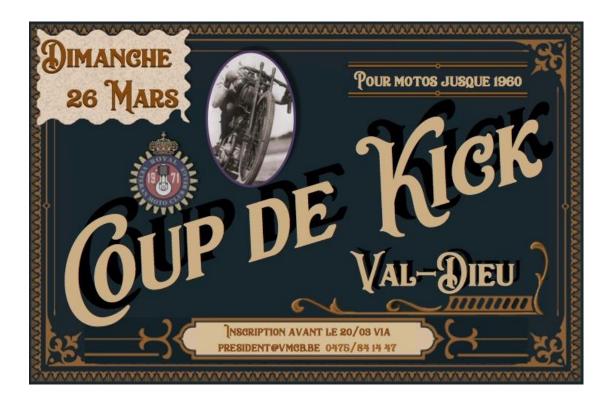
Départ boucle du matin 10h

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

Départ boucle de l'après-midi : 13h30

Votre réservation est fortement souhaitée avant le 20 mars à des fins logistiques (president@vmcb.be ou 0475/841.447).

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



### Dimanche 2 avril, La Croisière Blanche

Pour moto d'avant 1981 avec roadbook.

Départ de la Pêcherie de Trooz à 9h30, rue Noirivaux 31, 4870 Trooz. Inscription gratuite. Arrêt à Warsage après 52Km au café L'Alliance (0495/791.897).

Diner au Lunch Garden à Eupen (39km).

Retour à Trooz (66km)

Renseignement COLIN JOSEPH 0479/675.738

#### 3ème Post Classic Tour 23 avril Malonne

Cette balade d'un nouveau genre pour le RVMCB s'adresse aux motos dont la conception est d'avant 1981. Le tracé est volontairement allongé par rapport aux sorties habituelles, adapté aux évolutions techniques des motos plus récentes alliant confort, vitesse de croisière.

Progamme: 160Km

Accueil 08h30 : Chicane112 à Malonne (Namur)

Départ boucle du matin 09h30

Repas de midi à l'O12 (Hermeton S/ Meuse)

Votre réservation est fortement souhaitée avant le 17 avril à des fins logistiques.

(president@vmcb.be ou 0475 84 14 47).

Une organisation RVMCB pour motos d'avant 1981 représentée par Lenaerts Eric.

### Dimanche 30 avril, 7 ème promenade Gillet Herstal

### $\textbf{\textit{Formulaire $d$ inscription $\bullet$ Inschrijvings formulier}\\$

Terug te sturen vóór 20 april 2023 • A renvoyer avant le 20 avril 2023

Naam/Nom:	Prénom/Voornaam :	
Straat/Rue :		
Code :	Ville/Plaats :	
Land/Pays:		
Tél :	Email :	
Gillet Herstal Type :	Cylinderhoud : Cylindrée :	
Année de construction : Bouwjaar :	Numéros de moteur et cadre : Nummers van motor en kader :	
ık verklaar dat mijn Gillet techi	nisch in orde en verzekerd is.	
Je déclare que ma moto Gill assurée.	et est en parfait état de fonctionnement et correctement	
• Piloot/Pilote	1 x € 30,00-	
<ul> <li>Accompagnant/Begeleider</li> </ul>	x € 25,00-	
• Total/Totaal		
Datum/Date :		
Signature du participant/Handtekening van de deelnemer		

#### Formulier terug te sturen naar • Bulletin à renvoyer à

### **Vincent Derdeyn**

Charreau de Dréance 19 • BE-5500 Anseremme • Belgique/België Email : moto.gillet@gmail.com

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

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



# Durée de publication de votre annonce « A vendre » dans 3 revues successives. Si vous souhaitez prolonger, envoyez un mail svp.

Fn 450cc latèrale fourche anneaux Neiman en bon état de marche;

Gillet 250 Super confort 250cc 2temps dans un bon jus;

Gillet 250 Milan, 250cc 2temps dans un bon jus;

Sarolea 125 Oiseau bleu dans un bon jus;

FN M67 en pièces;

Sarolea T6 1947 en pièces.

Pour plus de renseignements, s'adresser à Monique Nihant : 0496/075.932 (1)

"Vend pour **FN M22 ou FN 13** : fourche téléscopique complète avec té ses oreilles de phare et sa roue avant "Pranafa" : 150€ - contact : Eric Noël 0496/438.081"(1)

**Donne** revues techniques sur le **moteur Villiers**, une en anglais et une fr/nl et une 20aine de pages. MARCOUR Michel Rue du Village, 46 4121 NEUPRÉ GSM 0495/543.204 (1)

Vend réservoir **Göricke** années 50-60 état moyen photos sur demande Roland Mignolet 0476/957696 (1)

Vend fourche et roue avant **Pannonia 250cc** 150€ Roland Mignolet 0476/957696 (1)

Vend selles Denfeld biplace et selle biplace pour moto belge 50€ pièce Roland Mignolet 0476/957696 (1)

\_ Moto trial **Montesa 348 Cota 1977** avec papier français état correct , prête pour rouler Amortisseurs arrières reconditionnés, bourrages de fourches remplacés, vidanges boîte et carter embrayage, effectuées

Pneus av et ar en bon états, + 2 pneus utilisés en réserve. Prix demandé 1500 euros.

\_ Moteur Sarolea 25 O, 350cc SV, 1929, complètement remis à neuf, maneton bague et galets, piston, segments, bague, alésage cylindre, roulements vilebrequin,

2 soupapes + 2guides ,2 guides poussoirs ,2suiveurs de cames rechargés par atelier spécialisé. Photos des différentes pièces et étapes à l'appui.

Père Yvon 0474/985.523 (1)

### KTM 250 GS enduro - année 1992 Papier belge

Moteur et suspensions remis à neuf par Pierre Fraikin (ancien agent KTM)

Neufs: 2 nouveaux pneus + pignon, couronne et chaîne

Kilométrage réel de la moto : 1198 km Prix demandé : 3.500 € à discuter

Pirotte Didier 0474/953.048 (2)

Pour cause de santé, je me sépare de ma **Saroléa 350 cc Vedette année 1952** restaurée en 1986 dans son état d'origine avec papiers.

J. Missoul 04/2863250 après 17.00 h (3)

1 **Pneu Heidenau K60** Scout 110/80-19 Totalement NEUF pour moto scrambler, ou trailbike Vendu 40 € hermans.ferrara@gmail.com (3)



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

Je cherche pour **Saroléa cross 1950** un cylindre en magnésium et pour **Saroléa Atlantic 500cc** 2 culasses (gauche et droite). <a href="mailto:huygens2@telenet.be">huygens2@telenet.be</a> - 0475/61.14.92

Recherche **Scooters anciens** (année 50) toutes marques. <u>vincent-bracq@proximus.be</u> 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

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



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

26/03	Coup de kick de Val Dieu (pré 61)	0496/544.369
02/04	Croisière blanche (pré 81)	0479/675.738
02/04	Dégommage APAM	0475/631.957
23/04	3èmé Post Classic Tour (pré 81)	0475/841.447
30/04	Rallye Gillet	0477/329.246



L'atelier de Ju, c'est votre <u>atelier mécanique motos et evclos</u> toutes marques pour vos motos ancêtres. Gillet, Molo Guzzi, FN, Kreidler. Puch, Peugeol, Molobécane, Victoria, Pannonia, Triumph, BSA, BMW...

Nous nous occupons aussi de vos plus récentes ! Honda. Kawasaki, KTM, Suzuki,...

Pour la remise en route, la rénovation complète, ou simplement pour l'entretien annuel? Contactez-nous !

www.facebook.com/atelierdeju

Tel: 0476/88.55.69