

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

04/11	39 ème Oldtimerbeurs	0477/562619
05/11	39 ème Oldtimerbeurs	0477/562619
11/11	trial du mont panisel	
12/11	trial du mont panisel	
12/11	Bourse de Spa	087/220119
18/11	Bourse LOMC Helchteren	0475/247994



100 ans Motobécane Partie 1

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



Novembre 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 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.be

Vice-Président Leroy Philippe 085 21 14 57
Ronheuville 35
4570 Marchin padyler@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.



L'atelier de Ju, c'est votre **atelier mécanique motos et cyclos** toutes marques pour vos motos ancêtres: Gillet, Moto Guzzi, FN, Kreidler Puch, Peugeot, Motobécane, Victoria, Pannonia, Triumph, BSA, BMW...

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

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

www.facebook.com/atelierdeju

Tel: 0476/88.55.69

SPIES PEINTURE MOTO



 spiespeinturemoto
F-57570 BREISTROFF-LA-GRANDE

• PEINTURE MOTOS
• COULEURS CANDY
• RÉPARATION MATIÈRES
PLASTIQUES / POLYESTER...



 JM@SPMOTO57.COM
 (+33) 625 08 68 64

Chers Amis,

En ce mois d'octobre, nous accueillons Messieurs Di Piazza Gaetano de Saint Nicolas, Peeters Jean de Limelette et Dominique Henrion de Bertrix.

Lors de notre dernier conseil d'administration nous avons eu le plaisir d'accueillir Paul Lambert. Celui-ci s'était entretenu précédemment avec un administrateur sur l'avenir du club et c'est donc tout naturellement que nous l'avons invité. Fort d'une grande expérience dans sa vie professionnelle ainsi que dans l'associatif, Paul est venu nous exposer ses idées.

Il faut dire que le monde associatif, le bénévolat en général n'a plus guère le vent en poupe. Bon nombre de clubs, d'ASBL dans différents domaines s'éteignent, non faute de membres ou du prix de la cotisation, mais souvent faute de reprenneur lorsque les derniers administrateurs se retirent après de longues années consacrées.

Le CEO de la BEHVA, Peter Henning, en faisait état lors d'une dernière assemblée. Vous le savez peut-être, mais il est possible d'être membre de la fédération (de clubs) sans être membre d'un club... Ce statut particulier de « supporter » est devenu depuis majoritaire dans les nouvelles affiliations alors que son coût à l'année est de 35€/an (en plus des autres services plus onéreux). En comparatif, une cotisation club moto varie généralement d'une vingtaine d'euros à maximum cinquante euros mais comprend d'office l'affiliation à la BEHVA en plus d'être membre du dit club. Le manque d'attrait pour la vie de club n'est donc pas d'ordre financier. Selon le CEO, la société a changé. Le membre ou plutôt l'individu se veut d'abord consommateur. Il choisit à la carte ce qui l'intéresse dans le panel de services proposés et est sans attache. Il n'est plus enclin à investir son temps dans un club avec son lot de réunions, organisations, discussions... quitte à payer parfois beaucoup plus cher pour des organisations à but lucratif, perdant peut-être en passant aussi un peu de convivialité.

C'est pourquoi Peter est convaincu qu'à terme, ces ASBL/Clubs disparaîtront à défaut de se réinventer. Pourtant notre invité Paul n'est pas du même avis. Les membres d'un club partagent le même hobby. Ce hobby combine à la fois la balade, mais également la rencontre d'autres passionnés au détour d'arrêts graissages, repas, réunions mensuelles. Nous avons la chance d'avoir dans nos rangs une multitude de gens formidables avec un niveau de connaissance et d'expérience qui permet de remettre sur la route des motos qui pouvaient être considérées comme épaves avant restauration.

C'est cela qu'il est intéressant de mettre en avant et non un club/compagnie d'assurances énergivore.

L'ouverture de beaucoup de nos balades aux motos plus récentes était un pari. Il était basé sur l'hypothèse que bon nombre de membres sont au club pour les assurances avantageuses mais ne trouvent pas leur bonheur dans les organisations proposées.

Malheureusement, après 2 années d'essais, on ne peut dire que l'expérience soit un franc succès. En effet, si ces balades ont eu leur lot de fréquentations, les participants étaient, pour la grande majorité, les mêmes que dans les balades précédentes mais avec d'autres montures. Cela leur a permis de sortir en balades organisées RVMCB avec des motos plus récentes et c'est tant mieux. Mais le but premier d'attirer voire de générer des vocations d'administrateurs ne fut pas rencontré.

Le RVMCB ne fait donc pas exception, bon nombre de membres sont plus consommateurs que clubmen. Qu'à cela ne tienne, on trouvera d'autres idées afin d'impliquer ceux que nous n'avons pas souvent la chance de rencontrer.

Pour l'heure, le nombre de membres reste relativement constant (autour des 800). C'est le conseil d'administration (CA) qui n'arrive pas à combler ses rangs et encore plus difficilement se renouveler. Le CA a atteint son nombre critique. Tout départ ou non reconduite d'un mandat signifiera de facto un service de moins. C'est pourquoi, à l'arrivée des assemblées générales, lorsque celles-ci comportent des élections, vous pouvez lire de multiples appels aux candidatures. Si vous vous sentez l'âme d'un bénévole, foncez.

L'avenir nous dira lequel de ces prédicateurs détenait la vérité. D'ici là, on continue, privilégiant la convivialité des activités club plutôt que la recherche du profit d'un fournisseur de divertissement.

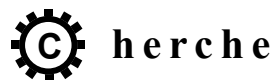
Définition Le Robert : club : Société constituée pour aider ses membres à exercer des activités désintéressées. Association, cercle où des habitués (membres) passent leurs heures de loisir.

A méditer pour les prochains mois d'hivers, d'ici là, bonne lecture de la présente et à bientôt.

Prochaine réunion club, vendredi 17 novembre dès 19h30 au musée des transports de Liège.

Président

Lenaerts Eric,



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

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 ou nicolasmunster@gmail.com

Recherche anciens moteurs Auxiliaires Ducati Cucciolo T1, T2, ainsi que toutes pièces de ces moteurs : bobines d'allumage, culbuteurs, soupapes, ressorts, galets, aiguilles, pistons, pots d'échappement 0496/441346 ou 0475/596817

Cherche 2 sacoches latérales pour un prix raisonnable, pour monter sur une moto des années 50 ils devraient être idéalement solide, en cuir et ne pas prendre l'eau lors d'une petite averse, dim. +- 30 x 30 x 12 cm sera parfaite. Emonts-gast Ralph, 0473/571774 rpe-g@hotmail.com

Moto Whizzer 138cc année 40/50 en état d'origine (pas de moto restaurer) Vespa Acma 1952 d'origine également et petite moto Mandille et Roux passe partout à moteur Sachs 98cc des années 30 / 40 henrisamain@hotmail.com 0476 / 34 35 61

Un camarade allemand cherche une fourche FN à bras oscillant tiré et suspendu par ressorts d'acier au lieu des anneaux caoutchouc, pour les modèles M22 ou M13. Contact christoph.baudisch@freenet.de <ou> heinz-roevenich@web.de.

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

Vend 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. Père Yvon 0474/985.523 (3)

Un ami vend un NSU Quickly de 1953, pas de papiers + deuxième moteur et beaucoup de pièces. Renseignements LUCQ Michel 065/ 67 69 51 (3)

Vend fourche et roue avant **Pannonia 250cc** 150€ Roland Mignolet 0476/957.696 (3)

Vend selles **Denfeld** biplace et selle biplace pour moto belge 50€ pièce
Roland Mignolet 0476/957.696 (3)

Vend Motobécane 500 latérale de 1928, papier belge, en ordre de marche
Aermacchi 350 sprint de 1972, papier belge, en ordre de marche,
Moto Guzzi 1100 California 1997, série numérotée du 75 ème anniversaire,
Papier belge, en ordre de marche, pneus neufs, consommables vérifiés, pas de frais à prévoir.
Prix à discuter devant les motos. 0491/521.642 nicoladipaola20@gmail.com (3)

Vend BSA A10 Golden flash (super roket)
Couleur champagne. Tournante et immatriculée. 12v
Plusieurs travaux ont été effectués
Photo et vidéo sur demande 7000€ Yvan Vetcour 0497/970.797 (3)

Remorque porte moto transversale maxi Go 2 Sawiko peu roulé, parfait état. Sabot roue avant fixe + bras chargement transversal + rampe. 2000€ Pour cause moto vendue. S. De Lucca 0498/618.220 (3)

A vendre

Paire de casques (tailles M : 57/58 + S : 55/56) LS2 Valiant ecer22-05 avec face ouvrable + **intercoms** Cardo Freedom 4 Duo déjà installés

Etat impeccable, servi 3 fois : **450,00€ le tout**

Selle d'origine retravaillée avec gel pour moto BMW GS 650, parfait état : **200,00€**

Bottes Richa cuir noir peinture 42, utilisées, en l'état : **30,00€**

Bottes hautes DAINESE Daytona Gore-Tex noires, peinture 41, utilisées, en l'état : **100,00€**

Contact : Dany GENDARME 0477/82.61.36 (3)



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



La vie du club

La nouvelle boutique de vêtements

Nous avons choisi la meilleure qualité des tissus afin qu'ils résistent au lavage. Et tout cela à un prix le plus bas possible. T-shirt, tour de cou, polo, soft Shell, casquette réglable, polard et gilet fluo à tirette et poches sont visibles sur le site du RVMCB.

Les pins, écussons et livres sont toujours en vente.

Les tailles disponibles commencent au XS jusqu'au 4XL. Attention, si vous commandez, les vêtements taillent grand.

Lors des manifestations RVMCB, il sera possible de vous livrer les articles demandés. Ou alors il est possible de vous les envoyer avec les frais de transport à votre charge.

Soyez curieux, allez voir ici: <https://vmcb.be/boutique/>

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

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

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

Vendre

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

A VENDRE :

Kawasaki W650 très belle, année 2001, 36.000 km, contrôle technique OK (04/10/2023). Entretien par garage Rowart à Chaudfontaine, 50 cv, démarreur électrique et par kick. Livrée avec les manuels du conducteur et de garage. Roule très bien, aucun frais à prévoir. Moto très fiable et très agréable à conduite. 5 litres aux cent. 0477/507519 4500€ (1)

A vendre moto DKW Sb 500 de 1938 à restaurer ou pour pièces vendu avec carte grise à mon nom. Prix: 3500 euro. Tél:0478/304590 Mr Hody Wolfgang. (1)

Vend un châssis de side-car complet pour moto Gillet 720 AF, modèle armée allemande (châssis de side car Bernadet léger pour caisse dite "allemande", en très bon état, les deux pneus sont neufs, les garnitures de frein et les roulements aussi. Renseignements et photos sur demande - retro-biker@hotmail.com ou 0499/ 22 75 25. (1)

Vends aussi à 90 € roue 19 pouces Malanca, jante alu Borrani. Tel. [087/659.701](tel:087659701) mail: heinz-roevenich@web.de (2)

asbl MOTO RETRO FAMENNE ARDENNE

DATE : Dimanche **14 janvier 2024**, de 9h30 à 16h

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

PRIX : EXPOSANT MEMBRE DU MRFA :

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

EXPOSANT NON MEMBRE DU MRFA :

8,00 € par mètre au sol
Location de table à 5,00 € par table de 2 m (en plus de la location au sol)

La réservation ne sera effective qu'à la réception du bulletin d'inscription et du paiement sur le compte du MRFA. (En communication : Bourse 2024 + 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.
Il est interdit aux exposants de vendre des boissons et/ou de la nourriture dans la salle.

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

.....
BULLETIN DE RESERVATION bourse d'échange du 14 janvier 2024

Je soussigné,
Numéro de carte de membre MRFA.....
Nom..... Prénom.....
Adresse.....
Tel..... Email.....
Réserve :m d'exposition au prix de 5,00 €/m OU 8,00 €/m = €
..... table(s) au prix de 5,00 € par table =€
(en supplément de la location au sol)

.....
Total à payer =.....€

Signature :

Somme à verser sur le compte IBAN : BE 59001172868426 BIC : GEBABEBB
Moto Rétro Famenne Ardenne, Sentier des Ecureuils, 16 – 6900 MARCHE-EN-FAMENNE
Communication : Bourse 2024 + nom de l'exposant



Motobécane fête ses 100 ans en 2023

Abel Bardin a fait des études de pharmacie. Charles Benoit est ingénieur.

Les deux hommes sont employés à la SICAM, situé à Pantin, banlieue parisienne.

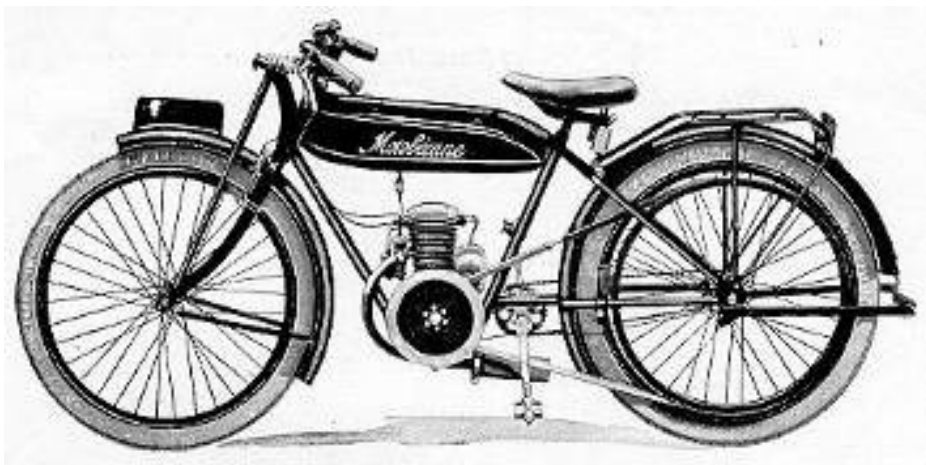
Cette société conçoit des moteurs auxiliaires pour bicyclettes.

Nous sommes en 1921 déménage à Paris.

Charles participe la course de côte d'Argenteuil avec un vélo motorisé par la SICAM. A cette époque, nombreux étaient les participants en tenue de ville et chapeau mou.

Le premier souhait de nos deux bonhommes désireux de fonder leur entreprise est la construction de cyclecars, tâche dans laquelle ils ont de l'expérience en ayant collaboré avec l'ingénieur Violet et ses célèbres cyclecars. En 1922, Bardin et Benoit « le Pélican », voiturette à deux places et quatre roues.

Lors de la mise au point, le Pélican sera accidenté et brulera. Le gros problème en cette période de crise étant de trouver des capitaux suffisants, les deux associés limitent leurs ambitions et se tournent sur la fabrication d'une moto de 175cc, qui prendra le nom de « Motobécane ».



Naguère, les habitants des villages, alertés on ne sait comment, sortaient de leurs demeures pour nous regarder passer et nous adressaient des signes de sympathie.

A présent, leur geste est plutôt de se boucher le nez et leur message concerne la pollution et la nuisance sonore.

Que deviendront nos vieilles bécane lorsque les projets de lois sans cesse modifiés concernant les normes de pollution et l'élimination de la circulation des véhicules les plus polluants seront promulgués ?

Seront-elles réduites au rôle de pièces de musée statiques ?

Je ne parle pas ici des très hauts de gamme ne faisant alors plus que figure d'objets de spéculation, comme c'est d'ailleurs déjà souvent le cas actuellement.

Car il faut reconnaître que les plus belles pièces ou du moins les plus coûteuses, affichées à des prix parfois déraisonnables, se trouvent chez des 'collectionneurs' qui les considèrent comme des objets de placement, façon monnaie parallèle, et ne sont pas du tout déterminés à les faire rouler. Par désintéret, voire par crainte de les abîmer.

Je parle plutôt des machines de bas ou de milieu de gamme, que nous utilisons à présent sur la route, et qui risquent de finir dans les 'riquettes' lorsque, comme le chantait Georges Brassens, notre âme aura pris son vol à l'horizon.

Même si nos défenseurs arrivent à obtenir des dérogations, évidemment truffées de concessions, pour les véhicules de collection, notre liberté de déplacement ne risque-t-elle pas tôt ou tard d'être mise à mal, un peu comme à l'époque du confinement ? Mais cette fois de manière définitive.

Ne devons-nous pas, pour tout déplacement, établir, comme pour les rallyes, une feuille de route assortie de justificatifs et soumise à autorisation ?

Il y a des moments où on se réjouit d'être vieux et d'avoir vécu ce qu'on appelle 'le bon temps'.

Jean-Pierre Beaufays

Déplacements 'de loisirs'

Comme prévu, l'ouverture, indispensable je le reconnais, de nos sorties aux motos plus récentes, entraîne la présence majoritaire des 'après 60' à beaucoup de balades.

Même si, lorsqu'elle fut établie, cette mesure ne devait s'appliquer qu'à 2 ou 3 sorties par an, et devait constituer l'exception qui confirme la règle, elle devient 'comme de bien entendu' la règle qui confirme l'exception.

Cette présence amène parmi nous pas mal de 'nouvelles têtes' et nous ne pouvons que nous en féliciter.

Notre club prend de la sorte un 'coup de jeune' indispensable à son avenir.

D'autant plus que, devant les nouvelles réglementations instaurant un contrôle technique lors des immatriculations, ces motos plus récentes et équipées d'éléments plus modernes, sont beaucoup plus aisées à mettre en conformité que les très anciennes.

Nous pouvons néanmoins nous interroger sur l'avenir des déplacements dits 'de loisir'.

Dans les publications consacrées aux véhicules, l'accent est souvent mis sur l'aspect économique et anti-pollution de nos voyages.

J'ai lu récemment un article qui proposait aux usagers de la route une série de mesures leur permettant de limiter ces facteurs.

Notamment la limitation de nos déplacements à des parcours rigoureusement indispensables, suivant un calcul strict de la distance à parcourir, du type de voirie à choisir, de la manière de conduire, de réduire sa vitesse, (ben voyons !), d'aides à la conduite économique à adapter à son véhicule, et d'autres couillonades telles que, bien entendu, le type de véhicule à adopter. Électrique en tête évidemment.

Rien à redouter tant que ces conseils ne prennent pas une allure d'obligations mais on peut néanmoins craindre pour l'avenir de nos balades dont l'objet, soyons réalistes, est de parcourir des kilomètres pour le seul plaisir de circuler, au guidon de véhicules polluants, bruyants, et gros consommateurs d'énergie.

Qui plus est, en adoptant des itinéraires sinueux, aux nombreuses variations d'allure, et de ce fait nettement plus énergivores que les grands axes.

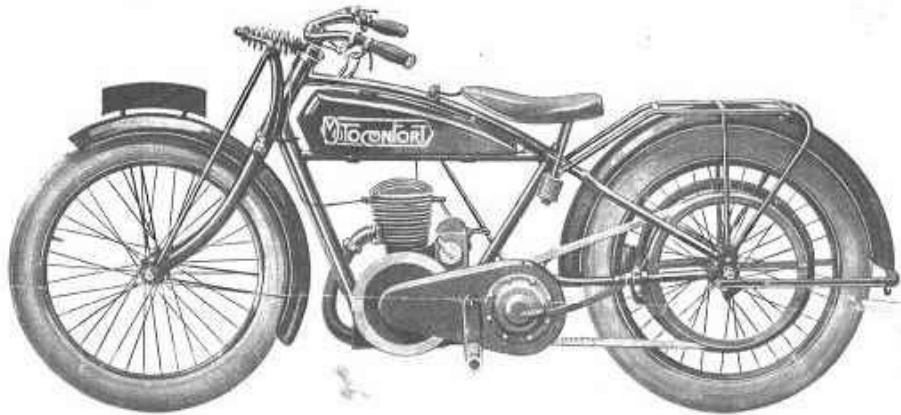
Face à ces arguments, hautement diffusés par les médias, l'attitude de la population a malheureusement changé négativement au cours de ces dernières années.

Plus facile de trouver des capitaux pour la construction de moto. Ils débent leur entreprise avec 2 ouvriers seulement.

Dès le salon 1924, le succès est assuré. La *Revue Motocycliste* écrit à ce sujet : » Si vous voulez être convaincus du succès de la Motobécane, ouvrez l'œil sur la route et comptez-les, vous serez édifés... » Le prix est très attractif. Pour 1425FF vous êtes propriétaire. La concurrence dans cette cylindrée est la Thomann ou la Dédé à 1700 FF, une sacrée différence. Il sera construit près de 150000 exemplaires de ce premier modèle. D'une cylindrée de 174cc (56x70mm), ce 2 temps autorise un régime maximum de 2250trs/mn, le régime d'utilisation est vers 1800trs/mn, la puissance de 2 chevaux. Le cylindre borgne en fonte avec un décompresseur. Les carters sont en aluminium. Le piston est à déflecteur, comme la majorité des 2 temps de cette époque. La magnéto est à avance fixe et entraînée par chaîne sous un carter en tôle. La mise en marche est à manivelle et pédalier, issu des vélos. Ils font appel à plusieurs sous-traitants Motaz, Saussier. L'assemblage se fait rue Hoche à Paris.

La cadre, simple berceau, est fait maison. La fourche, constituée d'une membrure ovale et d'un profil évolutif est fabriquée à partir d'une feuille d'acier roulée et soudée sur son arête. La fourche oscillante interdit l'usage d'un frein avant. Le frein arrière sur poulie-jante. Les pneus sont des 6.50 x 50 à talon. Le porte bagage fait son apparition sur la 2^{ème} version. La béquille est en fer en U et rivetée. Le guidon relevé est émaillé en noir avec commandes nickelées. Le carburateur est de construction Motobécane. L'échappement est un simple tube nickelé sans silencieux. Le réservoir est émaillé bleu foncé avec le sigle Motobécane écrit en argent. Aucun filet ne décore l'ensemble de la moto. Nombreux sont ceux qui ont passé leur permis sur cette machine, qui a marqué toute une génération par sa simplicité et sa robustesse. Charles Benoit et Abel Bardin avaient vu juste. L'histoire leur donnera raison encore bien des fois. Le modèle va évoluer au fil du temps, se sophistiquer, augmenter de cylindrée. Les deux ingénieurs sont victimes de leur succès.

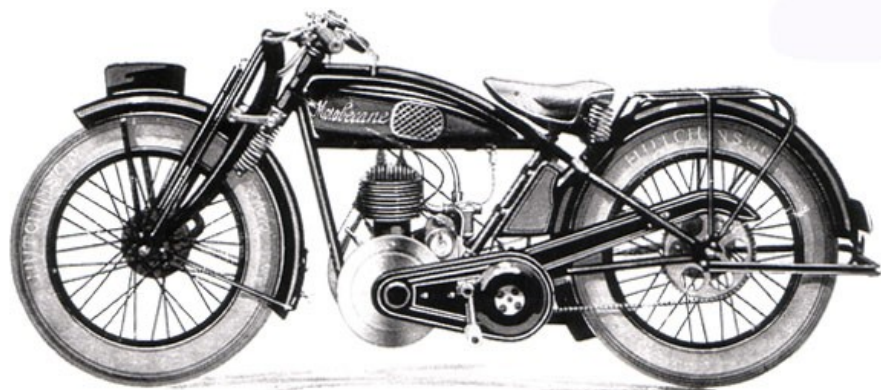
En 1925, ils décident de créer une autre société nommée Motoconfort. La première fut une 308cc 2temps, allumage par magnéto, transmission primaire par chaîne et secondaire par courroie. Cette moto sera aussi un succès.



Deux ans après la création de Motobécane, Benoit et Bardin se trouvent à la tête d'un groupe comprenant Motobécane, Motoconfort, la Polymécanique, société chargée spécifiquement de la fabrication des organes mécaniques.

La croissance de la jeune firme est très rapide. En 1927, la 175 des débuts est dotée d'une boîte de vitesse à 2 rapports, la 308 sera produite sous les 2 marques, seule distinction, le sigle.

En 1928, Motobécane décide de produire une moto à 4 temps, latéral et cul-buté. Ils choisissent la marque anglaise Blakburne en 350 et 500cc. Elles sont équipées de boîte Burmann à 3 rapports.



Il est 13h00 lorsque nous rentrons à Ghislenghien pour le repas (jambon sauce miel-moutarde ou champignons, croquettes et salade), juste ce qu'il faut pour éviter une digestion somnolente .

Deux-trois motos sont tombées en panne (chaîne primaire, batterie, embrayage et câble); certains ont réparés (décalaminage d'urgence) et d'autres se sont vus prêter une moto pour continuer, à l'image de Philippe Frank qui conduit la saro prêtée par Yvon P. qui lui-même a récupéré un scooter Vespa de son neveu qui ne roulait plus l'après-midi. C'est ainsi que se construit la camaraderie et l'esprit motard !

14h30 nous voilà reparti et là il fait chaud -chaud à 33°.

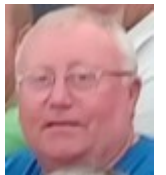
L'après-midi de 59km est tout aussi belle que le matin et l'arrêt à Brugelette après 47 km fait du bien à nos papilles qui ont encore et toujours soifs.

Dernier petit trajet de 12 km et nous sommes tous attablés sous le chapiteau à goûter de la Ghislengienne (brasserie des légendes à Ath), de la Forest (brasserie de Silly) et autre Les futs de bière sont vides et les bouteilles de 75 cl apparaissent d'autant que nous fêtons l'anniversaire de Dominique Nackart.

Vous jugerez de l'ambiance par la photo ci-dessous.

A l'année prochaine !

Michel



Yvon P. est au four et au moulin . Francis Fievez et Patrick Leclercq sont à l'inscription.

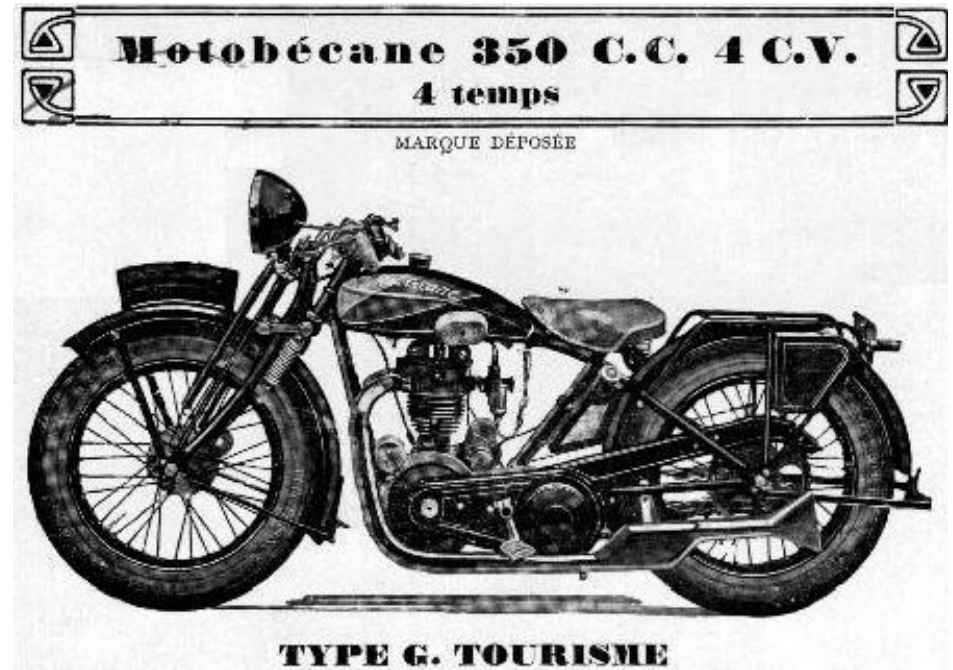
Revenons à notre promenade. Ce ne furent que de beaux petits chemins traversant les champs avec de-ci de-là des vaches ,des chevaux et des ânes paissant tranquillement et qui ne furent dérangés dans leur digestion que par nos belles motos pétaradant de concert.



Au petit déj. nous nous sentons déjà des VIP car nous avons droit à notre table de café-croissants avec un pot pour déposer les tickets en toute confiance.

09h30 Yvon , au moulin cette fois-ci, lance le départ pour une matinée de 75 km bien sinueuse et pas encore trop chaude . Nous sommes 40 à kicker et à devenir l'attraction du moment.

Ce sont toujours de bonnes minutes de fierté que de voir la foule admirer nos motos roulantes avec des « ooh » des « waouw » et des mains pointées vers nos tiges et ressorts de soupapes apparents.

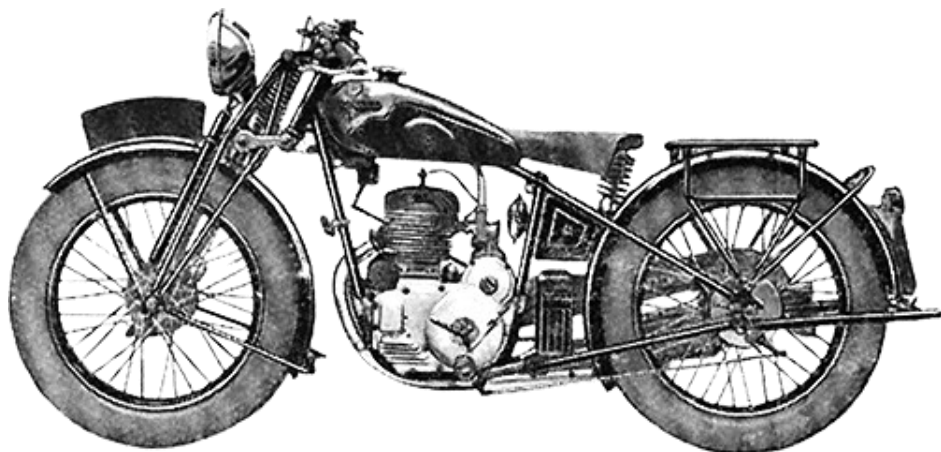


1929, toutes les motos « haut de gamme » adoptent le réservoir en selle. C'est la mode des moteurs à 4 cylindres en ligne, que produisent FN, Dollar, Train. Motobécane sort en 1930 un magnifique prototype à soupapes latérales nommé B5. Cette moto aura une vie éphémère, suite à nombreux problèmes de mise au point malgré la bonne volonté de la firme.

En fait, la grande nouveauté en 1930 sera l'arrivée du bloc B. C'est un moteur conçu et produit entièrement par Motobécane. Le moteur et la boîte sont dans un carter unique, décliné en 250 et 350cc à soupapes latérales et avec une boîte à 3 rapports. Cette moto recevra un accueil enthousiaste de la clientèle. En 1931, est présenté la B7 à arbre à came en tête, évolution de la B5, mais ne sera jamais produite.

Vers 11h15 après 60 km, ouf l'arrêt graissagepardon boisson.

Bien déshydratés nous nous ruons vers les Quintine, Ghislenghiennoise, Orval, Pils et autres limonades.



La crise mondiale de 1929, partie des USA gagne peu à peu l'Europe. Cette crise portera un rude coup à l'industrie motocycliste française. Les ventes s'effondrent surtout en grosse cylindrée. Heureusement, Motobécane a un directeur commercial, Monsieur Dahan, de première force, promoteur d'un réseau commercial bien implanté. La firme a une faiblesse, leurs motos ne sont très belles. Ils décident d'engager Géo Ham, un dessinateur de renom. Dès 1932, grâce à ce designer avant l'heure redonnera une impulsion formidable aux ventes. La 100cc est fortement modernisée par ce dernier avec notamment une boîte à 32 rapports.

En 1934, les ventes ont beaucoup baissé, le marque propose 22 modèles. Le bloc B latéral évolue en bloc S pour soupapes en tête, et en bloc K à soupapes latérales. Le nec plus ultra est la S5C. C'est une 500 4 temps à 4 soupapes en tête et double échappement, mais à un prix de 5800FF. Un rêve pour beaucoup avec ce prix ! Le side a un intérêt croissant, Motobécane diffuse via son réseau les marques Bernardet et Carpio.

Ghislenghien 2023 Grand cru

Michel Deneve

Il faisait beau ,il faisait chaud

Ghislenghien et Yvon Père nous accueillait à l'occasion de la traditionnelle Ducasse , la vingt-huitième du nom et toujours le deuxième dimanche de septembre.

Le mot *Ducasse* a son origine dans *Dédicace*, qui est la consécration religieuse d'une église. Au cours des siècles elle est devenue la fête annuelle commémorant cette consécration. Le mot est attesté dès 1391. Il s'associe rapidement avec le mot Kermesse (1397), emprunté au flamand « kerkmisse » (*messe d'église*).



Il est à noter que le club d'animation a relancé l'esprit de la Ducasse en 1995 et est sous la présidence de Joël Père (le frerot) . Quand la famille s'y met !

Pour les animations : foire aux artisans et marché au puce, fanfare, chapiteau , « drink and bike » , rallye voiture et, last but not least, LE rallye moto. Tous les ingrédients sont réunis pour une toute bonne journée. Et en effet le circuit concocté par les GO fut champêtre à souhait.

Le rendez-vous du deuxième dimanche demande un petit rappel historique que peu d'entre nous connaissent . En 1995 existait depuis onze ans à la même date une autre sortie connue ici de tous , le Binche retro rallye de Michel Degueldre . Contrariant en effet, car il fallait choisir. Qu'à cela ne tienne et entre gens de bonne composition, Yvon et Michel se répartirent les we , l'un le premier dimanche et l'autre le second. Fort bel exemple de compréhension mutuelle.



Mais la vraie révolution qui aura des répercussions dans le monde entier est l'apparition de la Mobylette en 1949. C'est Charles Benoit qui en a eu l'idée. En une nuit, il a jeté les lignes directrices sur le papier. Dès le lendemain, elle est dessinée et c'est Eric Jaulmes et son équipe qui vont lui donner sa forme définitive. L'idée de génie est de fournir un engin simple, fiable ne nécessitant que rarement des visites chez le mécanicien.

La première mobylette est présente au salon 1949, mais pas en vedette. Elle est stockée à part, car le service commercial n'y croit pas et n'a pas jugé utile de faire imprimer des prospectus. Deux jours après l'ouverture du salon, on en fait imprimer d'urgence par *la revue technique motocycliste*.

C'est un succès et les vendeurs sortent le prototype du box pour satisfaire la curiosité des visiteurs.

MOTOBÉCANE

Modèles Octobre 1949

Pour l'usage de Tous!...

— CYCLES —
RÉPARATIONS - ACCESSOIRES
BARRABÈS Roger
17, Rue Bartrand de Corn, 17
TOULOUSE
R.M. 11313

Mobylette
Bicyclette motorisée

PUISSANTE
SIMPLE
SILENCIEUSE

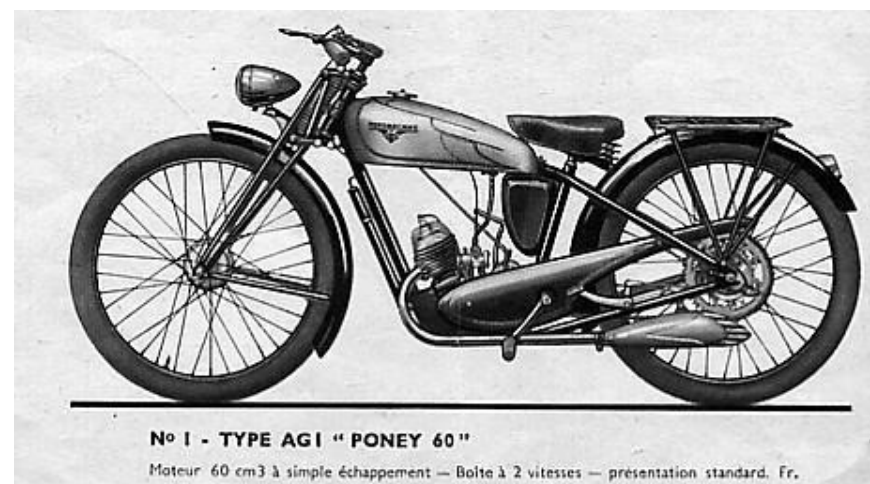
Moteur 2 temps — cylindrée 49 cm³ — cylindre aluminium chromé — carburateur étanche avec silencieux d'aspiration — pot d'échappement démontable — réservoir 1 litre 600 — dispositif de désaccouplement du moteur pour la marche en bicyclette — commandes groupées sur une seule poignée-tourant — moyeu arrière à roulements annulaires — rayonnage renforcé — pneus ballon blancs de 600X55 C — éclairage et allumage à volants magnétiques — transmission par chaîne vélomoteur — poids 28 kilogs — vitesse 30 km. à l'heure — coûts de 7% sans pédaler — consommation 1 litre 200 aux 100 km.

Suite dans la prochaine revue



En 1936, la crise économique, toujours présente, l'usine est occupée par les ouvriers en grève. C'est aussi l'année de la naissance d'un modèle populaire, symbole de l'évasion pour bien des personnes aux revenus modestes et des congés payés. Le « Grand-Routier » a un moteur 2T de 100cc, boîte à 2 rapports. L'engin idéal pour profiter de ces vacances tant désirées.

Bardin et Benoit avaient vu juste en 1923 en produisant leur 175cc populaire, vu juste aussi avec le « Grand-routier ». Ils voient juste aussi en 1937 en sortant le « Poney ». Véritable ancêtre de la mobylette, de 60cc, d'une simplicité enfantine, d'un coût d'entretien vraiment minime.



1939, la guerre est là, l'usine ne produit plus de motos sous l'occupant.

Dès 1945, la production de la Poney reprend mais en 50cc, suite à la nouvelle réglementation sans permis de conduire. La vie et le commerce des motos reprennent doucement. Mais la D45, une 125 cc 4 temps latéral nait. Suspension avant parallélogramme, elle aura une longue carrière et sera le type même de la moto populaire fabriquée à de très nombreux exemplaire.

La Z46, 125cc soupapes en tête, dessinée par un jeune Eric Jaulmes. Il donnera une impulsion importante à la firme de Pantin dans les années quarante et cinquante.



Baert Classic
VINTAGE MOTORCYCLES

Norton
MOTORCYCLES

URAL
RUSSIAN MOTORCYCLES

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

KSA GROUP

ROYAL ENFIELD



TOITURE
SANTO
Père et Fils

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

