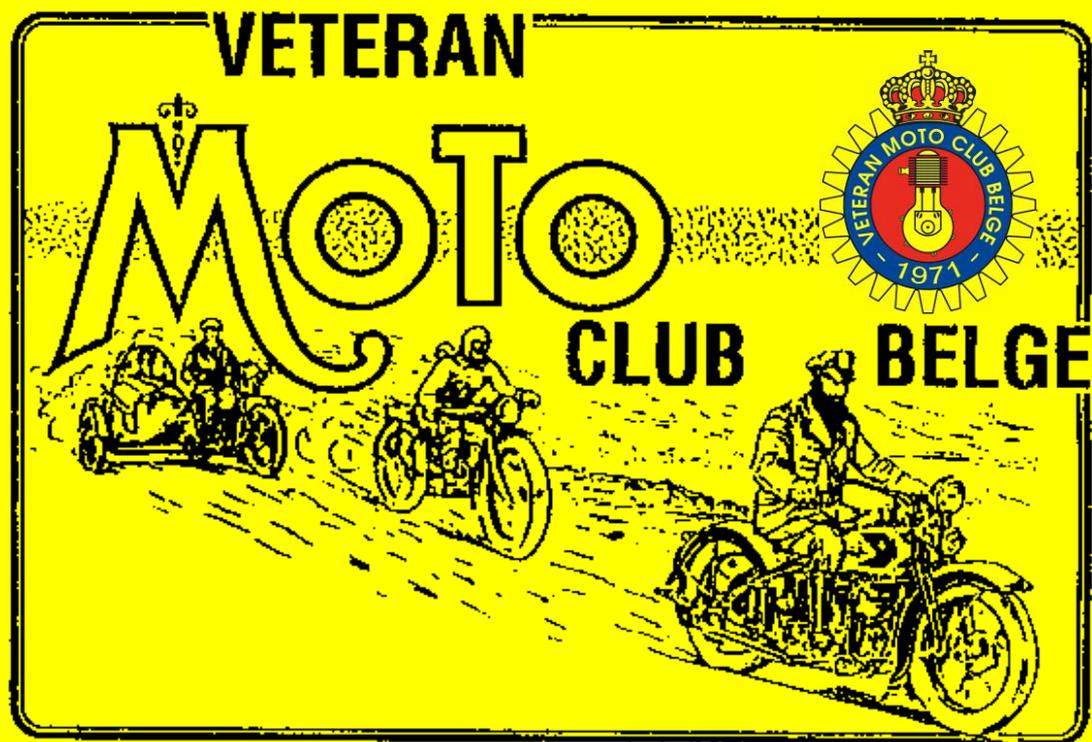


Vétéran Moto Club Belge asbl P 912 228  
Rue Joseph Raze, 9  
4130 Esneux



Janvier 2016 numéro 344

Editeur responsable : Henri Bovy, rue Joseph Raze, 9 4130 Esneux

Ets ANDRE



Rue Ferrer, 37  
4100 Seraing

Tél: 04/337.02.19  
Fax: 04/337.56.46

# **VETERAN MOTO CLUB BELGE**

**Compte :** BE16 0015 8114 6274                      GEBABEBB  
VMCB asbl Rue Joseph Raze, 9 4130 Esneux

Informations générales sur le club    **0470/856 145** [info@vmcb.org](mailto:info@vmcb.org)  
Informations sur les assurances et l'immatriculation   **0470/856 146** [assurances@vmcb.org](mailto:assurances@vmcb.org)

**Président:** Henri BOVY  
Rue Raze, 9  
4130 ESNEUX

**Secrétaire:** Michel BOVY  
Avenue de la Résistance, 438  
4630 SOUMAGNE

## **Administrateurs:**

Michaël DIENNE    04-227.19.79  
Rue des Fontaines, 9                                      0495-77.07.40  
4041 VOTTEM    [easyrider1964@live.be](mailto:easyrider1964@live.be)

Eddy GRENIER  
Rue Large Ruelle, 20                                      0495-75.72.20  
4470 SAINT GEORGES                                      [fa303951@skynet.be](mailto:fa303951@skynet.be)

Philippe LANGE  
Rue de Lens St Servais, 5                                      0496-23.14.41  
4254 LIGNEY    [phil.lange@skynet.be](mailto:phil.lange@skynet.be)

Philippe LEROY    085-21.15.47  
Ronheuville 35    0495-77.75.21  
4570 Marchin    [pady1er@gmail.com](mailto:pady1er@gmail.com)

Eric Lenaerts  
Mielestraat, 5    0475-841447  
3770 VAL-MEER    [e.lenaerts@gmail.com](mailto:e.lenaerts@gmail.com)

Roland Mignolet    04-278.32.50  
Chaussée de Tongres, 645                                      fax : 04-278.71.61  
4452 JUPRELLE    [atmospherecuir@yahoo.fr](mailto:atmospherecuir@yahoo.fr)

Eddy PHILIPPET    04/250.51.24 (soir)  
Rue de l'Arbre Croix, 272                                      0475/80.09.08  
4460 HORION-HOZEMONT                                      [eddy.philippet@philippet.be](mailto:eddy.philippet@philippet.be)

Louis Varetto    04/3661025  
Rue de la Belle Jardinière,135                                      0486-94.89.09  
4031 ANGLEUR    [lvaretto@skynet.be](mailto:lvaretto@skynet.be)

Les articles reçus sont publiés tels que les auteurs les fournissent.  
L'éditeur responsable

## ditorial

*Chers membres,*

*Bienvenue à messieurs Maxime Beghuin de Pessoux, Patrick Leclercq de Silly, Jean-Pol Mathieu de Jalhay, Yves Trevis de Thy Le Bauduin, Henri Leloux de Lincant et Patrick Leclercq de Silly qui nous rejoignent en cette fin d'année.*

*Une année se termine, pleine d'évènements en tous genres, certains heureux d'autres tragiques.*

*L'année qui s'ouvre verra sans doute quelques changements dans notre hobby dans des domaines divers :*

*- les wallons paieront une taxe plus élevée que par le passé pour les véhicules de moins de 30 ans, mais heureusement les motards y échapperont ;  
- les propriétaires de cyclomoteurs vont devoir ouvrir l'œil et leur portefeuille. Ils trouveront un communiqué aux pages 5 et 6 de notre revue. S'ils grincent des dents, ils trouveront, en bas de la page 6, les informations nécessaires pour communiquer avec la FBVA qui a géré le dossier.*

*- un **projet** de nouveau statut ancêtre a été élaboré par la FBVA. Vous le trouverez aux pages 9 à 16. Ce communiqué de la FBVA est constitué des deux feuilles centrales de la revue; vous pouvez ainsi le détacher facilement si vous le souhaitez.*

*Les Français viennent de voter, mais 20% seulement se sont rendus dans les bureaux de vote, laissant ainsi à une petite minorité le soin de décider pour eux.*

*A la fin de son communiqué, la FBVA vous demande de réagir à ce **projet**.*

*Ferez-vous comme les Français ? ... N'hésitez donc pas à réagir, à formuler des remarques, des suggestions, plutôt que de râler dans votre coin. Les regrets sont éternels.*

***Un mot au sujet de notre site** : il est toujours en reconstruction et il est actuellement impossible et inutile de s'identifier, car les informations qui s'y trouvent sont accessibles par tout le monde..*

*Un des soucis du gestionnaire est de trouver la solution pour éviter que tous les membres doivent recommencer la procédure de demande d'identification.*

*Il me reste peu de place pour formuler au nom du CA les vœux les meilleurs pour 2016...*

*Prochaine réunion au musée le vendredi 15 janvier 2016 dès 19h30*

**Vive 2016**

## nvitation

### **Bourse Marche en Famenne 17 Janvier**

17ème bourse d'échange qui se tiendra au Wallonie Expo WEX de 9h30 à 16h.

Rue des 2 Provinces, 1 6900 Marche En Famenne

Entrée 6 euros.

Bar, petite restauration.

Parking gratuit.

Pour les exposants : 3€ par mètre au sol ou pour une moto. (5€ pour les non membres du MRFA)

Location de table de 2 mètres, 5€ en plus des mètres au sol.

Inscription et renseignements : Pascal Piron 0498/315338, Roland Georges 084/322284, pierrette.jacob@live.be

## Invitation

### **HIBERNAMUR 31 Janvier**

**Cette balade est réservée aux motos construites avant le 01/01/1961.**

09h30 : Accueil et inscription à la Feraugière, à Marche Les Dames

10h30 : Départ d'une balade de 50km, ponctuée d'un arrêt graissage, et adaptée aux conditions météorologiques.

12h30 : retour au point de départ, apéro suivi d'un repas de saison.

Inscription : 20 €.

Présence d'une voiture balai.

Il est fortement recommandé de s'inscrire avant le 20 janvier pour déterminer le nombre de repas.

Capacité d'accueil du restaurant 48 couverts.

Inscription chez Gaston JACQUART 071/359748 après 18h. ou Daniel Ninforge, 0473/894807

## Immatriculation des cyclomoteurs

### **Interdiction de reproduire ce texte sans l'autorisation du VMCB**

Ceux qui ont donné leur adresse mail à la FBVA ont déjà reçu cette information

**La période de régularisation pour immatriculer tous les cyclomoteurs se trouvant en Belgique a commencé le 11 décembre 2015 et se terminera le 11 décembre 2016.**

**NOUS AVON BIEN ECRIT SE TROUVANT ET PAS ROULANT.**

#### **IMPORTANT :**

**La FBVA continue les négociations avec le ministère des transports pour obtenir des plaques de dimensions plus petites, mieux adaptées au garde boue des cyclomoteurs.**

**Ne vous pressez donc pas pour aller faire les démarches, sauf si vous devez vous rendre maintenant à l'étranger avec votre cyclomoteur.**

**Nous vous tiendrons régulièrement au courant.**

### **COMMENT OBTENIR LE FORMULAIRE ROSE D'IMMATRICULATION POUR UN CYCLOMOTEUR ?**

#### **1. Procédure pour des cyclomoteurs importés avec un certificat d'immatriculation étranger et certificat de conformité.**

Vous devez vous rendre à un bureau de douane avec votre facture d'achat / convention de vente ainsi que le certificat d'immatriculation étranger et de conformité.

Vous y recevrez un formulaire rose de demande d'immatriculation sur lequel est apposée la vignette 705.

## **2. Procédure pour des cyclomoteurs non importés avec certificat de conformité belge ou européen.**

Si vous n'avez plus le certificat **original** de conformité, (à partir du 01.01.1975), vous faites une déclaration de perte auprès de la police.

Vous allez à un bureau de Bpost, avec votre certificat de conformité ou avec l'attestation de perte délivrée par la police.

Vous y recevrez un formulaire rose de demande d'immatriculation.

## **3. Procédure pour des cyclomoteurs de plus de 25 ans d'âge sans certificat de conformité.**

Le cyclomoteur n'a jamais été immatriculé en Belgique, ni à l'étranger et vous ne possédez pas (avant 1/1/1975) ou vous n'avez plus (après 1/1/1975) le certificat de conformité.

Remplir le formulaire de demande d'attestation de l'année directement sur le site de la FBVA ou demander le formulaire format papier à la FBVA.

Il vous en coûtera 25€ à verser à la FBVA.

Vous allez à un bureau de Bpost, avec l'attestation de la FBVA

Vous y recevrez un formulaire rose de demande d'immatriculation.

### **QUE FAIRE AVEC LE FORMULAIRE ROSE ?**

Pour la procédure 1:

Allez voir votre assureur qui encodera votre demande sur le site de la DIV et en principe vous recevrez votre plaque et le carnet en deux volets le lendemain. Préparez le compte exact pour le facteur : 30 euros

Pour la procédure 2:

Idem que la procédure 1 mais préparez 42€ pour le facteur.

Pour la procédure 3 :

Idem que ci-dessus, sauf si vous demandez une plaque « O » Oldtimer. Soit l'assureur vous remettra votre demande que vous irez remettre dans un bureau de la DIV, soit vous lui demanderez de l'envoyer à la DIV par courrier postal mais dans ce cas le délai pour recevoir votre plaque sera plus long.

Si vous avez bien lu tout, notre seul conseil actuellement est

**ATTENDEZ.**

Pour les questions :

La FBVA

sec@bfov-fbva.be –

T. 0495 38 98 12 - Fax. 016 53 78 20 –

Adresse de correspondance : FBVA asbl - BP 48 - 3130 Begijnendijk

[www.bfov-fbva.be](http://www.bfov-fbva.be)

### **ATTENTION**

Depuis le 1er décembre, pour circuler dans **Aix-la-Chapelle** (et dans la plupart des grandes villes allemandes) vous devrez apposer une **éco-vignette**, sur votre voiture (mesure **reportée au 1er février 2016 pour AIX** en raison du marché de Noël).

Celle-ci est en vente en Allemagne au prix de 5,50 € auprès du TÜV (auto sécurité allemande) Hubert-Wienenstrasse 36 à 52070 Aachen du lundi au vendredi de 7h30 à 12h30 et samedi de 8h à 13h. (près du stade de foot du Tivoli).

On peut aussi l'obtenir pour 6,90€ chez A.T.U. Debyestrasse 35 à 52078 Aachen, ouvert du lundi au vendredi de 7h30 à 19h00 le samedi de 8h00 à 16h00. (Après la frontière sortir à Brandt, prendre à gauche et après être passé sous le pont de l'autoroute directement à droite. ATU se trouve en face du magasin de bricolage OBI.)

Vous pouvez aussi l'obtenir chez Touring, (14 € + 5,85 €) ou via un site spécialisé dans la vente de vignettes routières ou autoroutières en Europe (29,90 €).

Les deux roues en sont exemptés de même que les véhicules en plaque Oldtimer et les conducteurs avec carte européenne de stationnement handicapé.

A défaut de cette vignette, vous aurez droit à une amende de 80 €.

## **Communiqué de la FBVA :**

**Interdiction de reproduire ce texte sans l'autorisation du VMCB.**

### **PROJET NOUVEAU STATUT ANCETRE**

#### **INTRODUCTION**

Depuis le 01.07.2013, Le nouveau statut ancêtre, demandé par la FBVA depuis 2006, a été mis en application. Nous rappelons ci-après les raisons évoquées à l'époque pour modifier l'ancien statut ancêtre :

- législation pas adaptée au parc d'ancêtres (l'ancien texte datait du début des années '70)
- conditions d'usage non clairement définies
- beaucoup de soucis avec les services de police vu l'interprétation différente des conditions d'usage- problèmes avec les compagnies d'assurances

**Suite à nos démarches début 2015** auprès du Ministre Fédérale de la Mobilité et au débat qui s'est tenu à Autoworld le 13.08.2015, **il est évident que la FBVA est demandeuse de revoir le statut ancêtre.**

Ci-après notre vision pour le futur du véhicule ancien.

#### **EVALUATION NOUVEAU STATUT ANCETRE**

Le nombre d'amateurs de véhicules anciens est en augmentation ces dernières années.

Raisons :

- suite à la crise économique, certains amateurs préfèrent investir dans un véhicule ancien qui garde sa valeur au lieu de laisser l'argent sur un compte d'épargne
- suite aux médias (nombreuses ventes aux enchères avec des prix, parfois, incompréhensibles)
- suite aux événements organisés (Cars & Coffee, Zoute Grand Prix, bourses, ...)
- suite au travail proactif et de communication de la FBVA au niveau du lobbying, activités, ...
- ...

#### **Les chiffres**

Le nombre de véhicules anciens qui ont atteint 25 ans a également augmenté.

Actuellement la DIV enregistre +/- 356.000 véhicules de plus de 25 ans. Mais il faut savoir que beaucoup de ces véhicules sont encore utilisés journallement à des fins professionnelles comme :

- remorques utilisées dans le secteur du transport professionnel
- tracteurs agricoles en usage professionnel (plaques rouge type 'G-L')
- camions utilisés dans le secteur du transport professionnel
- des bulldozers sur des chantiers
- ...

Le nombre de véhicules en plaque O est actuellement de +/- 58.000 véhicules. Ce nombre augmentera dans les mois à venir vu que depuis octobre 2014, les motocyclettes peuvent être immatriculées avec une plaque 'O' en usage oldtimer et bientôt les cyclomoteurs, dont le nombre estimé à environ 100.000 engins s'y ajouteront

### **Importation véhicules Pays-Bas**

Aux Pays-Bas avant le 01.01.2014, il n'y avait pas de taxe de circulation pour les véhicules anciens de +25 ans d'âge aux Pays-Bas. **Uniquement pour des raisons fiscales**, les véhicules de moins de 40 ans doivent maintenant payer une taxe allant jusqu'à 2.000 EUR par véhicule.

De ce fait, les véhicules de moins de 40 ans sont arrivés sur notre marché à un prix attractif et ont été achetés **par une majorité de personnes qui ne s'intéressent pas au patrimoine du véhicule ancien** mais qui simplement avait envie de rouler à moindre prix (= les abus).

### **Les abus**

Des abus ont toujours existé, même avant l'introduction de la plaque 'O' en 1999 et même avant l'ancien statut ancêtre introduit en 2013.

Les abus existeront toujours, non seulement quant à la législation des ancêtres mais également au niveau du code de la route (journallement il y a des conducteurs qui roulent plus vite que 120 km/h sur les autoroutes, ...).

La FBVA souhaite également combattre ces abus et signale, à nouveau, qu'une première démarche aurait été d'introduire le contrôle technique périodique.

Mais il faut combattre les abus tous ensemble:

- la FBVA en communiquant avec ses amateurs
- les clubs qui ont un contrôle social sur leurs membres
- les services de l'ordre
- les différentes autorités (SPF Mobilité, GOCA, Régions, ...)

Il est difficile de chiffrer le nombre d'abus mais selon les enquêtes organisées au niveau national et international, nous pouvons conclure que cela ne dépasse pas les 5% des véhicules anciens.

La plupart des amateurs n'ont pas changé leur comportement quant à l'utilisation de leur véhicule ancien suite au nouveau statut ancêtre.

**Il ne faut donc pas pénaliser les 95% amateurs qui sont des vrais amateurs du véhicule ancien, ni les jeunes qui désirent entrer dans le monde du véhicule ancien.**

### **Impact économique**

Dans les futures négociations, il ne faut surtout pas oublier l'impact économique suite au mouvement du véhicule ancien. Beaucoup de personnes sont actives dans le secteur professionnel pour effectuer des réparations, des restaurations, ... puisque nous constatons que de plus en plus d'amateurs ont un véhicule pour le loisir mais ne s'y connaissent pas en mécanique.

Également le nombre d'activités organisées par les clubs qui visitent des musées, des événements culturels, des restaurants, hôtels, ... et qui consacrent pas mal d'argent à ce genre d'activités.

### **CONCLUSIONS FBVA**

**La FBVA marque son accord sur le fait :**

- qu'il faut augmenter l'âge du véhicule ancien vers 30 ans;
- qu'il est nécessaire de créer des catégories de véhicules anciens (ce qui était notre premier projet en 2006);
- qu'il faut protéger les vrais amateurs de véhicules anciens;
- qu'il faut combattre les abus;

**mais aussi**

- qu'il faut encourager les jeunes amateurs;
- qu'il ne faut pas pénaliser les vrais amateurs (95%);
- qu'il faut améliorer l'état technique des véhicules anciens;
- qu'il faut améliorer la sécurité routière;
- qu'il faut revoir la fiscalité automobile;
- qu'il faut protéger les véhicules dans leur état d'origine;
- qu'il faut que la FBVA soit impliquée, d'une façon ou l'autre, dans les demandes d'immatriculation pour combattre les faux ancêtres (récemment construits)

### **L'âge du véhicule ancien**

Les 30 ans sont définis dans une directive européenne 2014/45/EU où pour la première fois une définition sur le véhicule historique a été publiée.

Nous reprenons quelques extraits de cette directive au sujet du véhicule ancien:

*(13) Les véhicules présentant un intérêt historique sont réputés préserver le patrimoine de l'époque à laquelle ils ont été construits et être rarement utilisés sur la voie publique. Il convient dès lors de permettre aux États membres de déterminer la périodicité du contrôle technique pour ces véhicules. Il devrait également appartenir aux États membres de réglementer le contrôle technique pour les autres types de véhicules spécialisés.*

Chapitre 1, article 2 point 2

2. Les États membres peuvent exclure de l'application de la présente directive les véhicules suivants, immatriculés sur leur territoire:

— véhicules exploités ou utilisés dans des conditions exceptionnelles, ainsi que véhicules qui n'utilisent pas, ou presque pas, les voies publiques, comme les véhicules présentant un intérêt historique ou les véhicules de compétition,

7) «véhicule présentant un intérêt historique»: tout véhicule considéré comme historique par l'État membre d'immatriculation ou par une autorité désignée délivrant les autorisations, et qui remplit l'ensemble des conditions suivantes:

— il a été construit ou immatriculé pour la première fois il y a au moins trente ans,

— son type particulier, tel que défini par la législation pertinente de l'Union ou nationale, n'est plus produit, il est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, et aucune modification essentielle n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux;

Notre fédération est d'avis de se conformer à cette définition, c'est à dire passer à 30 ans.

Chaque véhicule mérite d'être protégé, âgé de 10 ans ou de 75 ans. Chaque véhicule construit contribue à l'amélioration d'une nouvelle technologie et fait partie de l'histoire du véhicule qui a débuté en 1896 avec le moteur à explosion.

Nous vivons actuellement dans un monde où les véhicules sont de plus en plus détruits, ce qui veut dire que dans 10 à 20 ans beaucoup de véhicules 'de la mass production' auront disparu. Et les quelques véhicules collectionnés auront à ce moment-là une valeur de collection.

**Pour la FBVA la marque et/ou type de véhicule n'a aucune importance, puisque ce n'est pas le véhicule qui abuse du statut ancêtre mais bien le propriétaire qui roule avec ce véhicule.**

Aussi bien une Audi Quattro, Volkswagen Golf, Honda Camino, ... qu'une Lamborghini ou Aston Martin, a le mérite d'être collectionné par les vrais amateurs de véhicules anciens. La preuve existe déjà à Autoworld où ce genre de véhicules est exposé et où le public est demandeur de cette gamme de véhicules.

Actuellement moins de 5.500 véhicules d'avant-guerre sont encore immatriculés en Belgique. Ce qui prouve que le mouvement est en train de se déplacer petit à petit.

## **PROPOSITIONS DE LA FBVA**

Pour remédier aux abus

Pour contribuer à la sécurité routière

Pour combattre la fraude fiscale

Pour encourager la jeunesse à participer dans le mouvement des véhicules anciens

Pour protéger les vrais amateurs de véhicules anciens

La FBVA propose le présent projet comme un projet unique au monde, moderne, sévère, ...

### **1. Usage du véhicule ancien**

La FBVA est d'avis de ne pas modifier les conditions d'usage du véhicule ancien comme décrit dans le statut ancêtre du 01.07.2015

### **2. Création de catégorie**

Le projet serait d'application sur tous les véhicules anciens!

Pour chaque catégorie proposée, l'intervention de la FBVA, d'une façon ou l'autre, et ce avant immatriculation, devrait être nécessaire.

L'idée serait de créer une vignette (ci-après appelée provisoirement Oldtimer Pass), correspondant à la catégorie du véhicule et appliquée sur le formulaire rose de demande d'immatriculation.

Cette vignette serait délivrée par un organisme indépendant constitué des Fédérations UPEX - GOCA et la FBVA.

Catégorie YOUNGTIMER

= véhicule avec un intérêt potentiel pour devenir un véhicule historique

#### **Caractéristiques :**

\* Applicable aux véhicules à partir de 20 ans

\* Création d'une plaque minéralogique type Y-AAA-001 (éventuellement couleur différente)

#### **Conditions pour pouvoir obtenir ce genre d'immatriculation :**

- vignette Oldtimer Pass

- contrôle technique annuel, à l'exclusion des motocyclettes, cyclomoteurs, véhicules agricoles

- certificat de conformité obligatoire

- pas de modifications autorisées au véhicule, ni tuning

- dégressivité fiscale par tranche d'âge

#### **Avantages :**

- encouragement de la jeunesse => il s'agit d'une reconnaissance visible pour ces jeunes amateurs (fierté)

- renouvellement du parc automobile => ceux qui n'ont pas de véhicule à usage journalier devront soit payer une taxe pleine, soit changer de véhicule pour un plus moderne
- moins d'abus => le fait de devoir obtenir une vignette démotivera les non-amateurs de véhicules anciens à faire cette démarche + conséquences financières
- Protection des véhicules d'un intérêt potentiel => les vrais collectionneurs sauvegarderont ce genre de véhicules pour le futur

#### Catégorie OLDTIMER

##### **Caractéristiques :**

\* Applicable aux véhicules à partir de 30 ans

\* La plaque minéralogique actuelle type O-AAA-001

##### **Conditions pour pouvoir obtenir ce genre d'immatriculation :**

- vignette Oldtimer Pass
- contrôle technique tous les trois ans pour les véhicules à partir de 1950, à l'exclusion des motocyclettes, cyclomoteurs, véhicules agricoles.
- dispense totale pour les véhicules d'avant 1950.

Le contrôle technique périodique, matière régionalisée, permettra :

- de régulariser les véhicules toujours immatriculés en plaques normales qui ne passent jamais le contrôle technique et qui sont en fait en défaut d'immatriculation
- avoir un suivi exact du nombre de kms parcourus
- d'éliminer les ancêtres non entretenus
- améliorer l'état technique des véhicules anciens
- contribuera à la sécurité routière
- certificat de conformité non obligatoire mais avec une série de modifications autorisées
- fiscalité forfaitaire

##### **Avantages :**

- moins d'abus => le fait de devoir obtenir une vignette de la FBVA démotivera certains non-amateurs de véhicules anciens + conséquences financières
- Contrôle périodique tous les 3 ans
- Contribution à l'amélioration de la sécurité routière
- Remise en état des véhicules anciens non entretenus ou bien la vente de ces véhicules vu le coût pour les remise en état.
- les vrais collectionneurs sauvegarderont ce genre de véhicules pour le futur

##### **Principalement pour les « voitures », certaines modifications seront autorisées pour l'immatriculation en catégorie OLDTIMER (sous réserve des négociations)**

Cette liste, qui pourra être modifiée selon les cas rencontrés, est basée sur l'expérience de notre fédération et sur ce qui avait été autorisé dans le passé par la législation.

- remplacer les freins à tambours par des freins à disques
- remplacer les freins à câbles par des freins hydrauliques
- changement de moteur (même type de carburant) avec une autorisation d'augmenter la puissance de max 25% (ne pas changer un 1200 cc par un 2000 cc)
- remplacer la boîte de vitesses
- échappement en INOX
- ajoute d'un arceau de sécurité
- remplacer les sièges d'origine par des sièges baquets à condition d'utiliser les points d'encrages d'origine
- ajouter des ceintures de sécurité à condition d'utiliser les points d'encrages d'origine
- Modifier un véhicule "conduite à droite" en "conduite à gauche"
- Modifications/changement châssis avec autorisation du constructeur ou son représentant
- Pneumatiques : diagonal => radial
- ajoute Powersteering (direction assistée)
- suspension, amortisseurs réglables, ...
- ....

#### Catégorie HERITAGE

##### **Caractéristiques :**

\* Applicable aux véhicules à partir de 50 ans

\* La plaque minéralogique type H-AAA-001

##### **Conditions pour pouvoir obtenir ce genre d'immatriculation :**

- Vignette Oldtimer Pass

- contrôle technique tous les trois ans pour les véhicules à partir de 1950, à l'exclusion des motocyclettes, cyclomoteurs, véhicules agricoles. Dispense totale pour les véhicules d'avant 1950. Le contrôle technique périodique, matière régionalisée, permettra :

- de régulariser les véhicules toujours immatriculés en plaques normales qui ne passent jamais le contrôle technique et qui sont en fait en défaut d'immatriculation
  - avoir un suivi exact du nombre de kms parcourus
  - d'éliminer les ancêtres non entretenus
  - améliorer l'état technique des véhicules anciens
  - contribuera à la sécurité routière
- certificat de conformité non obligatoire mais avec très peu de modifications autorisées
- fiscalité zéro

#### **Avantages :**

- pas d'abus vu l'âge de minimum 50 ans
- Contrôle périodique tous les 3 ans pour les véhicules à partir de 1950
- Contribution à l'amélioration de la sécurité routière
- Remise en état des véhicules anciens non entretenus ou la vente de ces véhicules vu le coût pour les remise en état.
- les propriétaires de véhicules modifiés feront le nécessaire pour remettre en état d'origine leur ancêtre en vue d'obtenir une plaque 'H' (Heritage)
- les vrais collectionneurs sauvegarderont ce genre de véhicules pour le futur

#### **Principalement pour les « voitures », certaines modifications seront autorisées**

- changement de moteur même type de carburant et selon les spécifications d'origine
- remplacer la boîte de vitesses selon les spécifications d'origine
- échappement en INOX
- Modifications d'époque
- Modifications/changement châssis avec autorisation du constructeur ou son représentant
- Pneumatiques : diagonal => radial

Catégorie O-X (catégorie d'exception)

Plusieurs véhicules sont actuellement bloqués depuis le passage au GOCA pour un problème d'identification comme certains Kit Cars sur base d'un châssis VW d'avant le 15.06.1968. De même pour des véhicules trop modifiés comme les Hot Rods, répliques, ...

La FBVA demande que ces véhicules soient immatriculés sous une plaque O-XAA-001 de couleur différente. Il s'agit des véhicules de plus de 30 ans parfois fortement modifiés où pourvus de Kits vendus à l'époque, mais qui répondent aux conditions techniques pour circuler sur la route. La problématique d'identification ne devrait pas être un obstacle pour ce genre d'amateurs, pour autant que nous puissions les immatriculer correctement :

Par exemple Ford - Kit Car Robin Hood, ce qui veut dire que le véhicule est basé sur un n° de châssis de la marque Ford mais avec un kit Robin Hood

ou

Par Exemple VW - Kit Car Lamborghini, ce qui veut dire que le véhicule est basé sur un n° de châssis de la marque Volkswagen mais avec un look Lamborghini

#### **Caractéristiques:**

- \* Applicable aux véhicules à partir de 30 ans
- \* La plaque minéralogique type O-XAA-001 (éventuellement de couleur différente)

#### **Conditions pour pouvoir obtenir ce genre d'immatriculation :**

- vignette Oldtimer Pass
- contrôle technique tous les trois ans pour les véhicules à partir de 1950 fiscalité forfaitaire

#### **Avantages :**

- pas d'abus
- Contrôle périodique tous les 3 ans pour les véhicules à partir de 1950, dispense totale pour les véhicules d'avant 1950
- Contribution à l'amélioration de la sécurité routière
- nettoyer le parc automobile et scinder les vrais oldtimers des fausses oldtimers

#### **MESURES TRANSITOIRES**

Au moment où le nouveau statut ancêtre serait mis en application il faudrait adopter des mesures transitoires en ce qui concerne l'âge du véhicule.

Nous proposons que les véhicules actuellement immatriculés de plus de 25 ans et qui n'auraient pas encore atteint l'âge de 30 ans restent immatriculés comme ancêtres aux conditions actuelles, c'est-à-dire maintien de la plaque O, maintien de la fiscalité forfaitaire.

## **RAPPEL RAPPEL**

- **CECI EST UN PROJET**
- **RIEN N'A ETE DECIDE**
- **NOUS DEVONS PROTEGER ENSEMBLE L'IMAGE DU VEHICULE ANCIEN**
- **NOUS DEVONS PROTEGER LE VRAI AMATEUR DU VEHICULE ANCIEN**
- **NOUS VOUS DEMANDONS DE DIFFUSER UNIQUEMENT LES COMMUNIQUEES DE LA FBVA**
- **VOS SUGGESTIONS PEUVENT ETRE ENVOYEEES AU SECRETARIAT**
- **NOUS VOUS TIENDRONS AU COURANT DES NEGOCIATIONS**

Pour les questions et suggestions:

sec@bfov-fbva.be –

T. 0495 38 98 12 - Fax. 016 53 78 20 –

Adresse de correspondance : FBVA asbl - BP 48 - 3130 Begijnendijk

[www.bfov-fbva.be](http://www.bfov-fbva.be)



**H**umeur du mois

par Jean-Pierre Beaufays

## **Conseils techniques**

Pour répondre aux demandes pressantes de pas mal de lecteurs désireux, je cite, de lire autre chose que des conneries dans un journal de club, je vais exceptionnellement vous prodiguer quelques conseils résultant de ma longue expérience dans le domaine de la restauration d'anciennes motos.

Ceci bien entendu dans les limites de mes connaissances techniques.

Dès que vous avez décidé d'entamer une restauration, votre premier travail sera le démontage systématique et total de l'engin.

Toutes les pièces devront être entassées en vrac dans des caisses ou mieux répandues sur le sol de votre atelier ou du hangar qui en tient lieu.

Vous pouvez même éventuellement démonter plusieurs motos en même temps et mélanger les pièces.

Trois outils seront absolument indispensables pour mener cette tâche à bien : Le marteau, le burin et la disqueuse.

La pince à gaz ou pince grippe peut également s'avérer très utile car elle vous dispense de l'achat d'un outillage coûteux et inutilement précis.

Au cours de ce démontage, vous ne devez surtout pas vous laisser emmerder par des boulons qui ne se dévissent pas ou des pignons qui ne s'arrachent pas. Vous devez leur montrer qui commande.

Pour des axes qui refusent de sortir de leur logement par exemple, il suffit souvent de frapper énergiquement sur leur extrémité fileté avec un marteau de gros calibre.

Un pignon ou un volant moteur extérieur qui refuse de s'extraire de son cône sera démonté en le frappant violemment à l'arrière avec un burin ou un arrache clous. A la longue, il finira par venir même dans le cas où il ne serait pas calé sur un cône mais bien vissé sur son axe.

Dans les cas extrêmes, on pourra tronçonner le centre à la disqueuse.

De même, un filet gauche sortira en tournant avec persévérance vers la droite dès que le filet sera complètement arraché. Le tout est de faire preuve de patience, principale qualité d'un bon mécanicien.

Si une pièce vissée s'avère difficile à dévisser, inutile de vérifier s'il n'y a pas un clips ou autre sûreté qui l'en empêche. En forçant bien, voire en la forant, il sera toujours possible de la démonter. Dès qu'on l'aura mise à la poubelle, on aura le plaisir d'écumer les bourses et de contacter divers marchands à la recherche de la même.

Un moyen infallible pour décoller des carters en alu est d'introduire la pointe d'un tournevis dans leur interstice et de taper avec un marteau. Ce procédé sera surtout très efficace dans le cas où on aura oublié de dévisser un goujon.

Des guides de soupape seront extraits du cylindre ou de la culasse à grands coups de marteau. Ils voleront certainement en morceaux mais au moins, ils seront dehors.

Si, malgré tout, vous n'arrivez pas à démonter certaines pièces du fait de leur état de rouille ou de leur inaccessibilité, c'est ici que la disqueuse interviendra.

Vous pourrez même à la limite couper le cadre à certains endroits pour déposer plus facilement le moteur. Il sera encore temps de le faire ressouder par après. De préférence cependant avant de l'avoir remis en peinture.

Une fois le démontage terminé, vous devrez porter toutes les pièces au sablage.

Dès leur retour, vous pourrez tout de suite faire peindre ou nickeler ce qui doit l'être.

Inutile de vérifier si rien ne doit être réparé ou rectifié. C'est tellement plus amusant quand ça halcote. Et ça fait plus « vieux ».

Les trous dans les parties en tôle, même dans le réservoir, seront rebouchés au moyen de mastic de carrossier.

Si vous vous en sentez capable, vous pouvez effectuer vous-même les travaux de peinture. De préférence dans un local bien poussiéreux avec un pinceau bon marché ayant déjà servi plusieurs fois.

Comme laque, on pourra utiliser des fonds de peinture dilués au white spirit. Après dilution, retirer les peaux du pot au moyen d'un tournevis graisseux.

Pour les roulements, tant des roues que de la mécanique, s'ils sont grippés, on peut les décaler avec de l'essence ou du pétrole sans les démonter. Ce n'est pas grave s'ils grognent, ce n'est quand-même qu'une vieille moto.

Quant aux pistons et aux soupapes, du moment qu'ils ne soient plus grippés dans leur cylindre ou dans leurs guides, tout sera parfait en ce qui les concerne.

Idem pour les câbles et les gaines. Ne les remplacer par d'autres prélevés sur une épave que s'il est vraiment impossible de les dégripper.

Une chose nécessitant également beaucoup de doigté est le remontage des chambres et des pneus.

Si les chambres totalisent plus de 10 rustines ou on tendance à se déchirer à la traction, il faudra tout de même songer à les remplacer.

Cette opération nécessitera malheureusement un certain investissement car il faudra en prévoir plusieurs par roue.

On en détruira en effet au moins 3 avant d'arriver à en remonter une sans la pincer ou la trouser.

Les pneus, même séchés, seront toujours utilisables du moment que la toile n'apparaisse pas. Et même dans ce cas, on peut insérer une guêtre entre le pneu et la chambre.

Le remontage de l'ensemble se fera un peu comme le démontage mais en usant abondamment du poste à souder

Coller de grosses noquettes de soudure partout où un remontage mécanique ne sera plus possible.

Le circuit électrique sera réalisé au moyen de fils côte à côte récupérés sur de vieux lampadaires.

La selle sera recouverte en utilisant les morceaux d'une vieille nappe en toile cirée.

Un point délicat est l'allumage. Tant que la magnéto fournit une étincelle, ne surtout pas y toucher. Si on doit la démonter pour la faire revoir, il restera à espérer qu'elle sera plus ou moins bien repositionnée quand on la remontera.

Pour la lubrification, une bonne huile de vidange conviendra parfaitement. Remplir à ras bord partout où il y a un bouchon.

Et si ce qui précède vous fait sourire, dites-vous que ces exemples sont à peine exagérés et procèdent de situations réelles vécues lors mes débuts de collectionneur.

Une Gillet Sport, une FN M90 et une Saroléa 23E en portèrent les séquelles. Et parvinrent néanmoins à s'aligner au départ de quelques balades avant de tomber définitivement en panne.

Une consolation est que je n'étais pas le seul.

A cette époque, le véhicule balai avait fort à faire et ce, dès les premiers kilomètres de la balade.

Que les optimistes qui m'ont racheté ces motos, s'ils sont toujours de ce monde, reçoivent mes hommages compatissants.

Hommage ému également à feu mon pauvre père qui s'était fracturé le pied en osant essayer la première moto ancienne remise en route par mes soins. Une 500 Gillet ohv de 1929 qui avait terminé sa course sans qu'il ne parvînt à l'arrêter dans le mur du jardin du presbytère de Hony.

Le pompon du mois :

Vu à la bourse de Ranst par ailleurs intéressante pour les amateurs de tout vieux :

Un moteur JAP 500 mono culbu dans son jus sans carbu ni magnéto mais déclaré « Racing » pour 16.000 € sans rire.

Et il n'y avait pas un zéro de trop... J'en suis toujours sur le cul.

Bonnes restaurations hivernales.

## nformation

Balade moto dans le sud de la France pour motos anciennes et modernes

Du 24 mai au 31 mai inclus.

4 nuits dans le Lubéron à saint Etienne les Orgues;

4 nuits en Drôme Provençale à Rémuzat.

20 personnes maximum. Il reste quelque places.

Cout 536€ en chambre double/personne en demi-pension.

664€ en chambre single/personne en demi-pension.

Renseignements Dany Gendarme( [danybsa@hotmail.com](mailto:danybsa@hotmail.com)) 00 32 477826136

## etites annonces

### Vendre

**TRIUMPH** Bonneville T120R - 1972 en très bon état , roule régulièrement 45000 KM, Pneus Dunlop K81 , seconde saison, Allumage électronique Boyer. Nouvelle batterie et alternateur. Haut moteur refait il y a 2 ans (culasse , pistons , bloc cylindres) Prix : 6000 €  
Albert WERTZ ([albertwertz09@gmail.com](mailto:albertwertz09@gmail.com) , 0476813744)

**SAROLEA** AS de 48, partiellement restaurée, à finir.

Heinz Rövenich, tel.: 087-659701

2 Amortisseurs moto neufs, progressive suspens. (Suspension plus douce)

P.s no 412.40 .63. (412.11 .5 ) (744.737). Longueur 33 cm à partir de l'axe 29,5cm

Convient aussi pour sportster h .d 1200 cc. 180 eur (prix magasin 377 eur)

Antoine CLAASSENS 02/7054845. Ou [fb211830@skynet.be](mailto:fb211830@skynet.be)

**BMW** K1200LT , année 2000, moins de 30.000 Km, full options, pneus, freins et batterie neufs, très bon état, entretiens réguliers + chargeur de batterie. 4.000 € (à discuter)

Albert GOBBE [albert.brigitte.gobbe@skynet.be](mailto:albert.brigitte.gobbe@skynet.be)

## herche

POUR FN M60 :cherche couvercle de boite a outils (modèle en aluminium pour réservoir sous cadre)

Thierry BAELE 04/3837517 ou 0475/877627 [thierry.baele@skynet.be](mailto:thierry.baele@skynet.be)

## alendrier du mois

17/01/2016	Bourse de Marche en Famenne	0498/315338	
24/01/2016	Bric & Brac moto Zonnebeke	0486/685210	<a href="http://www.groenegifkickers.be">www.groenegifkickers.be</a>
31/01/2016	Hibernamur	0473/894807	
13&14/2/2016	Bourse Moto retro WIEZE	0475/580887	<a href="http://www.motoretrowieze.be">http://www.motoretrowieze.be</a>
14/02/2016	Bourse Moto retro WIEZE	0475/580887	<a href="http://www.motoretrowieze.be">http://www.motoretrowieze.be</a>
14/02/2016	Bourse et expo a Laneffe		
	Salle Omnosport rue des bâtis	0477/287985	<a href="mailto:patrickthibaut7@hotmail.com">patrickthibaut7@hotmail.com</a>

**Matériaux de construction-  
Bois- Bricolage-Peintures-Outillage**

**NEUBAT** S.P.R.L.

Av. de la Station, 66 4130 **ESNEUX** (gare)

Téléphone 04/380 42 23

FAX 04/ 380 24 01

**Ouvert de 7 à 18H30 Le samedi de 8 à 15**

**LIVRAISON À DOMICILE PAR CAMION GRUE**

# 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 dégravage de sérigraphie  
épurées avant rejet !**

**Tél.: 087 22 39 45 - Fax : 087 23 01 73  
info@oritex.be - www.oritex.be  
Rue de l'Avenir, 10 - ZI des Plenesses  
4890 THIMISTER**



**TOUT pour le VéloSoleX  
Achat-Vente-Entretiens-Réparation-  
Restauration**

**Pièces neuves et d'origine  
WWW.SOLEXISTE.BE**

**0492/ 76 23 53  
Chavée des Loups 6 B  
4280 THISNES**



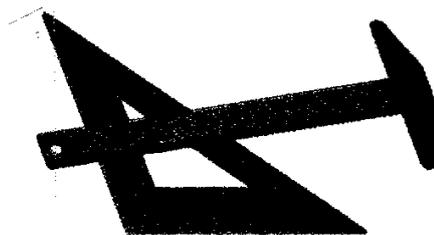
**Roland Mignolet**  
Selles

Garnissage de side-car  
Garnissage automobile

643, Chaussée de Tongres,  
4452 JUPRELLE

[atmospherecuir@yahoo.fr](mailto:atmospherecuir@yahoo.fr)

04 278 32 50 fax 04 278 71 61



**TOITURE**  
**SANTO**

GRAND RUE 52  
4870  
TROOZ

 04/351 75 01

0495/32 23 63

***B**Art Leather*

**Tout en cuir sur mesure**  
pour votre ancienne moto:

couvre-selle, trousse à outils,  
sangles, sacoche, etc. ...

Cuirs et matériaux de qualité supérieure  
d'origine belge!

**Réparations et restaurations**  
de pièces anciennes possible.

Aussi: **ressorts de selle** sur mesure!

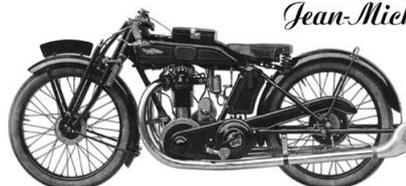
[b.ooghe@skynet.be](mailto:b.ooghe@skynet.be)  
0474/23.96.57

Qualifié en sellerie et autres métiers du cuir.  
Membre du VMCB et  
amateur de motos anciennes.

Website bientôt!

**À la Belle Époque**  
*Peinture & Restauration*

*Jean-Michel Spies*



**4 Impasse des champs**  
**57570 Evrange**  
**France**

**spiesjm@gmail.com**

**Tel: (00 33) 9 64 25 62 82**

**Mobile: (00 33) 6 25 08 68 64**

**Merci d'appeler, pendant les heures de  
bureau**



# Co-Joint



Rue Côte d'Or, 279  
4000 - Liège  
Tel +32 4 252 17 41  
Fax +32 4 252 14 02  
[www.cojoint.com](http://www.cojoint.com)

*Notre Partenaire  
Industriel !*

SOUDURE

OUTILLAGE

ÉTANCHÉITÉ

PNEUMATIQUE

PRODUITS TECHNIQUES

FLEXIBLES HYDRAULIQUES

TRANSMISSION DE PUISSANCE

NETTOYEURS HAUTE PRESSION

*Dépannage  
24/24*



Lu - Je : 8h30-12h & 13h-17h    Ve : 8h30-12h & 13h-16h30    Sa : 8h30-12h 30