



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



P 912 228
Revue mensuelle
Bureau de dépôt: Juprelle
Editeur responsable:
Roland Mignolet
Chaussée de Tongres 645
4452 WIHOGNE

Février 2017





Compte : BE16 0015 8114 6274 GEBABEBB
VMCB asbl Chaussée de Tongres, 645 4452 Wihogne

Informations générales sur le club **0470/856 145** info@vmcb.org
Informations sur les assurances et l'immatriculation **0470/856 146** assurances@vmcb.org

Président:	Lenaerts Eric Mielestraat 5 3770 Val-Meer	0470 85 61 45 info@vmcb.org
Vice-Président	Philippet Eddy Rue de l'Arbre Croix 272 4460 Horion-Hozemont	04 250 51 24 (soir) 0475 80 09 08 eddy.philippet@philippet.be
Secrétaire:	Vandermersch Ann Rue du Stade 30 4000 Rocourt	04 224 28 79 0496 14 84 69 annvandermersch@hotmail.com
Trésorier	Deneve Michel Rue Bruyères Caton 33 1390 Grez-Doiceau	010 84 06 77 0497 52 71 01 mich.deneve@skynet.be
Administrateurs:		
	Beaufays Jean-Pierre Chemin des Crêtes 116 4130 Esneux	04 388 10 37 0477 20 51 00 jpbeaufays@skynet.be
	Dalem Jean-Christophe Rue Grihanster 24 4870 Nessonvaux	087 26 92 04 bsadalem@gmail.com
	Grenier Eddy Rue Large Ruelle 20 4470 Saint-Georges	0495 75 72 20 motofn91@gmail.com
	Lange Philippe Rue de Lens St Servais 5 4254 Ligny	0496/23.14.41 phil.lange@skynet.be
	Leroy Philippe Ronheville 35 4570 Marchin	085 21 14 57 0495 77 75 21 pady1er@gmail.com
	Mignolet Roland Chaussée de Tongres 645 4452 Wihogne	04 278 32 50 (journée) 04 224 28 79 (soir) atmospherecuir@yahoo.fr

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

ditorial

Chers amis,

Permettez-moi de vous souhaiter, au nom du Conseil d'Administration, tous nos voeux de bonheur pour cette nouvelle année qui débute!

Plus particulièrement en ce qui concerne notre hobby commun, que celle-ci soit remplie de belles restaurations & balades où nous aurons le plaisir de nous retrouver, sans oublier la réunion mensuelle.

De balades, il en sera question au centre de cette revue. En effet, vous y trouverez le calendrier 2017 avec les dates connues des activités liées à la moto ancienne. Pas moins de 22 sorties VMCB (mentionnées en gras dans le calendrier) sont planifiées, merci à leurs organisateurs !

L'œil averti remarquera le retour d'anciennes connaissances telles que la Condruzienne ou la Herstalienne. Nous ne pouvons que nous en réjouir.

Parmi les nouveautés et ce, afin de répondre à une certaine attente, certaines balades verront l'âge minimum des motos revu à la baisse. Le but n'étant pas de transformer le club mais bien de créer un espace où les heureux propriétaires de motos des 70s pourront rouler avec les copains au sein d'une même organisation (plus d'informations dans les invitations au fil de l'année).

Dès lors, afin que tout se passe pour le mieux, merci de respecter le thème choisi par l'organisateur.

Le nombre de membres fluctue tout au long de l'année. L'arrivée de Mr Louis Payot de Rochefort, Fabian Marnette de Liège, Alain Coune de Esneux, Karl Dhaene de Gent, Joseph Ernens de Henri-Chapelle, à qui nous souhaitons la bienvenue, porte le club à pas moins de 743 membres en ce premier mois de l'année.

Vous trouverez votre carte de membre 2017 soit dans cette revue (si vous ne bénéficiez pas d'une assurance via le club), soit dans le courrier contenant vos cartes vertes.

PS : L'Arrêté Royal relatif à la prolongation de la période de régularisation pour l'immatriculation des cyclomoteurs est paru et valable jusqu'en novembre 2017. N'attendez pas jusque-là pour immatriculer vos cyclomoteurs (les procédures restent identiques, voir revue de Janvier).

*LENAERTS Eric,
Président*

ans nos familles

Nous avons appris le décès de Madame Frieda Vandaele, épouse de Monsieur Chris Vandaele qui participe de temps à autre aux balades du club.

Les obsèques ont eu lieu dans l'intimité.

Nous présentons à la famille et aux proches toutes nos condoléances.

C'est avec beaucoup de peine que nous vous annonçons le décès de Madame Christiane Giusti, épouse d'Henri Tibo.
Henri est membre du VMCB depuis de nombreuses années et organisateur jusqu'il y a peu de la balade "Les Tchapèles" d'Oleye, les lundis de pentecôte.

Nous présentons toutes nos condoléances à la famille ainsi qu'aux proches.

nformation

Infos utiles à propos du VMCB

Les personnes de contact selon les rubriques sont :

Assurances Ethias ou Marsh:

Nouvelle assurance, radiation, modification, immatriculation, etc.

Tel:0470/85 61 46 ou assurances@vmcb.org

Revue: proposition d'article, etc

L'éditeur responsable, Roland Mignolet 04/278 32 50 (journée) 04/224 28 79 (soir) ou atmospherecuir@yahoo.fr

Parution de vos annonces et du programme de vos manifestations

(Bourses, balades) dans la revue. Une seule parution, sauf renouvellement de la demande.

Philippe Leroy 0495/77 75 21 ou pady1er@gmail.com

Infos: Toutes autres questions concernant le club

0470/85 61 45 ou info@vmcb.org

Réunions mensuelles:

Chaque 3ème vendredi du mois au Musée des Transports en commun de Wallonie rue Richard Heintz 9, 4020 Liège à partir de 19h00.

Les Harley-Davidson de la gendarmerie

Tous les belges âgés d'au moins 45 ans, c'est-à-dire la majorité d'entre nous, se souviennent des Harley-Davidson bleues qui équipèrent pendant trois décennies nos motards de la gendarmerie.

Toujours par équipes de deux, outre la participation à différentes escortes, ils écumaient nos routes à la recherche d'infractions de roulage à réprimer sévèrement.

Se tenant bien droits sur leurs machines tels des chevaliers d'un autre temps, ils inspiraient crainte et respect parmi les usagers de la route.

Suite à leur position de conduite, nos compatriotes du nord du pays leur avaient attribué le surnom de 'Zwaantjes' ce qui signifie 'Cygnes'.

A leur vue, tout le monde ralentissait en serrant bien sa droite et personne n'aurait eu l'audace de les dépasser même dans les rares cas où ils progressaient lentement.

Et le moindre signal de leur part avait pour effet immédiat de faire ch. dans son f. l'usager à qui il était destiné.

Contrairement à la plupart des motards fidèles à la marque américaine, leur pilotage était très acrobatique.

Ils ne connaissaient que deux positions de la commande de gaz : coupée et à fond et n'avaient pas leur pareil pour se faufiler en zigzaguant dans la circulation.

Entre pilotes de Harley Davidson, nous utilisions d'ailleurs l'expression 'Rouler à la gendarme' (Pas Dany naturellement) pour qualifier nos rares copains qui roulaient 'Manette dans le coin'.

Et j'en faisais partie sur ma 'Pan' de 1963 rachetée aux domaines.

Moto nerveuse et performante contrairement à la plupart de ses congénères et qui aurait pu accréditer le mythe, paraît-il erroné, selon lequel les motos de la gendarmerie faisaient l'objet d'une préparation toute particulière.

Résumons brièvement la genèse de ce corps de gendarmerie :

La PSR

La Police Spéciale de la Route créée au sein de la Gendarmerie dès le 23 janvier 1933 et réorganisée par une dépêche ministérielle du 20 mai 1935, est installée à l'époque dans les quartiers des groupes mobiles de Bruxelles, Anvers et Charleroi.

Leurs montures étaient principalement des Gillet Bol d'Or et quelques FN M90 et M70.



Gillet Bol d'Or



FN

Lors de la réorganisation de l'après-guerre, furent également utilisées des Saroléa, des Zündapp et des Matchless.

Les premières Harley-Davidson firent également leur apparition sous forme de 750 WL de récupération de l'armée américaine.

En 1946, des motards escortaient le Prince Charles, alors Régent du royaume, entre Bruxelles et la Côte.

Une à une, les motos tombèrent en panne.

Lorsque le Prince est arrivé à la Côte, il n'était plus escorté que par un seul motard.

Le Prince Charles promit alors de nouvelles motos et quelques mois plus tard, des Harley Davidson flambant neuves ont été livrées à la Police Spéciale de la Route. Il s'agissait de 750 WL.

Leurs garde-boue et leur réservoir étaient peints du très caractéristique bleu roi qui sera utilisé sur toutes les Harley-Davidson de la gendarmerie.

L'article premier de l'arrêté du 26 février 1949 précisera : *" Il est constitué, au sein du corps de gendarmerie, des formations de gendarmes-motocyclistes, chargés en ordre principal de rechercher les infractions aux lois et règlements sur la police de roulage et de la circulation routière. "*

J'ai également possédé une de ces WL de 1946 ex-gendarmerie mais que j'avais repeinte en jaune.

Je l'ai beaucoup utilisée en balades VMCB avant de la revendre à un copain qui l'a 'personnalisée' en 'rat's bike'. Elle doit toujours être actuellement dans cette configuration.

Elle fut alors remplacée par une 1200 U à soupapes latérales qui avait été repeinte en blanc cassé et que j'ai utilisée pendant de nombreuses années notamment sur le Liège-Nancy-Liège. Nettement plus performante que la WL, elle présentait le désagrément d'avoir une très faible garde au sol ce qui occasionnait un réel danger de gamelle au passage de certains casse-vitesse.

Elle est depuis une vingtaine d'années en restauration chez un copain Ardennais.

La PSA

Le Commandement de la Gendarmerie crée la Police Spéciale des Autoroutes en 1970 suite au développement du réseau autoroutier. Vingt postes de PSA seront installés à proximité des échangeurs autoroutiers.

Les UPC

En février 1985 les PSR et PSA fusionnèrent pour former 26 'Unités Provinciales de Circulation' toutes composées d'un secrétariat, d'un centre de communication, de postes de circulation établis le long des autoroutes, d'une équipe technique et d'une piste d'éducation routière.

Revenons-en aux Harley-Davidson.

De 1946 à 1975, Harley-Davidson fut la seule marque de moto à équiper la gendarmerie belge.

Les premières BMW R90/6 qui leur succédèrent, les meilleures motos du monde d'après un grand collectionneur aqualien, furent acquises en 1976.

Elles remplacèrent progressivement les H-D dont les dernières furent utilisées en 1979 pour l'Escorte Royale.

Tous les modèles H-D sortis de 1946 à 1976 furent successivement utilisés par la gendarmerie.

Modèle	Années de production	Cylindrée	Distribution	Fourche	Cadre	Allumage	Démarrage
WL	1946-1952	750 cc	Soupapes latérales	A ressorts	Rigide	Dynamo	Kick
EL Knuckelhead	1947	1000 cc	OHV	A ressorts	Rigide	Dynamo	Kick
EL Panhead	1948	1000 cc	OHV	A ressorts	Rigide	Dynamo	Kick
U Flathead	1946-1948	1200 cc	Soupapes latérales	A ressorts	Rigide	Dynamo	Kick
F Hydra Glide Panhead	1949-1957	1000 cc	OHV	Hydraulique	Rigide	Dynamo	Kick
FL Duo Glide Panhead	1958-1964	1200 cc	OHV	Hydraulique	Suspendu	Dynamo	Kick
FL Electra Glide Panhead	1965	1200 cc	OHV	Hydraulique	Suspendu	Dynamo	Démarrageur électrique + Kick
FL Electra Glide Early Shovelhead	1966-1969	1200 cc	OHV	Hydraulique	Suspendu	Dynamo	Démarrageur électrique + Kick
FL Electra Glide Shovelhead	1969-1976	1200 cc	OHV	Hydraulique	Suspendu	Alternateur	Démarrageur électrique

Les années de production énoncées ci-dessus ne correspondent pas nécessairement à celles du modèle mais à celles d'acquisition par la gendarmerie.

Les surnoms des différents modèles ne sont pas officiels mais sont couramment utilisés parmi les amateurs de la marque.

Ils dépendent de la forme de la culasse :

Flathead : Tête plate. Pour les modèles à soupapes latérales

Knuckelhead : Tête de poing. Premier modèle à soupapes en tête dont la culasse rappelle soi-disant la forme d'un poing fermé. C'est le modèle le plus recherché des collectionneurs sinon le plus fiable mécaniquement.

Panhead : Tête de gamelle. La bien nommée car le cache culbuteurs ressemble très fort à une gamelle militaire. Comme avec toutes les motos, l'important est de ne pas en prendre.

Shovelhead : Tête de pelle. Le cache culbuteurs évoquerait la forme d'une pelle. Ici aussi mieux vaut éviter d'en prendre.

Quelques WL, EL et U furent livrées avec sidecar essentiellement pour les défilés.

Les motos affectées à l'escorte royale, créée en 1960, avaient les flancs de leurs pneus peints en blanc.

A partir de 1952, pour les poursuites, un feu clignotant rouge fut installé à l'avant puis remplacé par la suite par un feu clignotant bleu puis par un gyrophare bleu.

Dès 1952 également, les motos furent équipées de sirènes actionnées par les roues.

Par la roue avant pour les premiers modèles. Leur installation nécessitait de trouser le garde-boue avant. Puis ensuite par la roue arrière.

Nous en connaissons tous une qui fait pas mal de bruit installée sur une BMW R71.

Elles étaient commandées par une manette au guidon. Dès 1965, une paire de trompettes électriques à compresseur les remplacèrent.

On peut s'étonner à la vue d'une des rares Harley-Davidson de gendarmerie conservée ou restaurée dans son état d'origine de trouver une simple tôle pliée en guise de porte-bagages. Cette tôle était destinée à supporter un appareil de radio.

Plusieurs modèles furent successivement utilisés et nécessitaient sur les motos antérieures à 1965 et montées en 6 volts l'emploi de dynamos plus puissantes.

Ces dynamos chauffaient tellement qu'elles étaient équipées d'un ventilateur.

La police de Bruxelles fut également équipée de Harley-Davidson pratiquement identiques et de même couleur que celles de la gendarmerie.

Une anecdote amusante raconte qu'à la fin des années 60, un haut fonctionnaire de la gendarmerie fut un jour éconduit par un motard bruxellois à qui il avait fait une remarque en le prenant pour un gendarme.

A dater de cet incident, les motos de la police furent peintes en blanc avec une ligne médiane bleue.

Après avoir été utilisées pendant environ 10 ans ou lorsqu'elles étaient trop accidentées pour pouvoir être réparées, les motos de la gendarmerie, comme tous les véhicules de l'état, étaient revendues par l'Administration des Domaines siégeant rue Ulens à Bruxelles.

Elles étaient exposées dans différentes casernes où nous allions les voir dans l'espoir de pouvoir en acquérir une.

Les ventes se faisaient par enchères couplées avec soumissions lesquelles n'étaient ouvertes qu'après adjudication provisoire aux enchères.

Leur achat se révélait donc extrêmement aléatoire même si on était disposé à offrir une somme assez conséquente pour du bon matériel.

Et le terme 'magouille' circulait fréquemment parmi les habitués.

Une légende qui a la vie dure veut que ces motos étaient revendues par lot et à très vil prix.

Ce fut peut-être le cas à une lointaine époque et pour les premières 750 mais tout ce que je peux dire c'est que, quand je fréquentais ces ventes au début des années 70, il n'en était rien.

Il fallait déboursier un minimum de 30.000 francs d'alors pour une 'Pan' et de 50.000 pour une 'Shovel', ce qui représentait environ la moitié du prix d'une nouvelle Electra en modèle de base.



Pan



Shovel

Les pouvoirs publics étaient très conscients de ce fait.

Je me souviens que sur les listes de matériel déclassé que nous recevions régulièrement le terme 'Motos Harley-Davidson' était indiqué en majuscule pour bien attirer l'attention.

Il est amusant de constater que les 'Pan' qui, parce que plus anciennes, se vendaient alors moins cher que les 'Shovel' valent à présent en collection le double de ces dernières.



Knuck



UL

Par nostalgie et aussi parce que l'occasion fait le larron, je suis occupé à restaurer un modèle de 1967.

Contrairement à presque toutes ses 'consœurs' que leurs acquéreurs s'empressaient de 'civiliser', elle restera dans sa stricte configuration d'origine.

D'accord, elle est un peu trop récente pour participer aux balades du VMCB mais on ne sait jamais. Si, suivant toute logique, on en revenait enfin à une date limite mobile.....

illet d'humeur

Chacun ses goûts

Jean-Pierre Beaufays

Il y a quelques jours, devant un bistrot d'Esneux, stationnait un attelage qui attirait l'attention des badauds.

Il était composé d'une moto japonaise de grosse cylindrée, attelée à un énorme sidecar et tractant une imposante remorque. Le tout copieusement chargé de bagages.

Selon toute apparence, cet attelage devait véhiculer toute une famille.

Malgré tout mon amour pour la moto, il m'est malaisé de comprendre l'intérêt et le plaisir qu'on peut éprouver à circuler à bord d'un tel engin.

Pour moi, le plaisir de la moto réside en grande partie dans l'autonomie qu'elle nous offre.

Pouvoir se faufiler dans la circulation en se riant des bouchons, démarrer le premier aux feux de signalisation en laissant derrière soi la horde des automobilistes astreints à faire preuve de patience, dépasser plus aisément, et le tout en profitant pleinement de la nature.

En ajoutant à ça un plaisir de pilotage tout différent qui nous permet de nous jouer de la force centrifuge.

A côté de ces avantages, par rapport à la voiture, la moto présente plusieurs inconvénients : être soumis aux rigueurs de la météo, falloir se harnacher d'équipements encombrants et pénibles à enfiler, être obligés de s'enfoncer sur la tête cet abominable pot de chambre qui nous coupe du monde extérieur partiellement pour certains et totalement pour d'autres, avoir

son passager ou sa passagère derrière soi avec les difficultés de communication que cette disposition implique.

Et pour ce dernier ou cette dernière, être astreint de se cramponner au pilote dont la présence devant soi limite furieusement le champ de visibilité.

Or, le type d'attelage cité ci-dessus présente tous les inconvénients de la moto tout en n'en offrant aucun des avantages.

Il en est de même pour les modernes 'Can-AM' dont la diffusion est d'ailleurs à juste titre relativement limitée. Surtout que leur prix d'achat est très élevé.

Si j'avais une nombreuse famille à véhiculer ou si ma santé ne me permettait plus de manier une moto en toute sécurité, je préférerais de loin un cabriolet dans lequel je serais confortablement assis au côté de ma passagère avec laquelle je pourrais deviser aisément, en vêtements légers par beau temps et avec une capote prête à être relevée à la moindre goutte de pluie.

Mais ici de nouveau il en faut pour tous les goûts.

C'est marrant ce que les nouvelles réglementations, pourtant généralement restrictives, permettent parfois de faire.

Les immatriculations 'à la carte' par exemple. On voit vraiment de tout. Ce matin, je suivais une voiture dont le numéro d'immatriculation était 'Papylou'.

Tout en se montrant tolérante, la législation pourrait quand-même fixer une limite au ridicule.....

Les plaques 'O' par ailleurs qui font les beaux jours de ce que j'appelle les amateurs de sportives 'quart monde'.

Je veux parler de vieilles berlines, au mieux de coupés, des années 70-80 maquillées à grands renfort de plastique et d'accessoires fantaisistes en anciennes voitures 'de rallye'. Recouvertes de couleurs chatoyantes, avec un numéro sur la portière et parfois des bandes longitudinales. Ils appellent cela 'tuner'.

Généralement, elles n'avancent pas mais émettent un bruit assourdissant.

De quoi susciter l'admiration de nénétes stéatopyges aux vêtements délibérément déchirés et aux tatouages lavables qui se feront une fierté de se pendre au cou de leur freluquet de propriétaire.

Voilà. Je me suis encore fait une horde de copains.

Bien amicalement vôtre.



11 & 12 Février MOTO RETRO WIEZE

Prochain thème les 11 & 12 FEV 2017 : l'édition 'NORTON' en collaboration avec le Norton Owners Club et son Invité d'Honneur : ex-pilote Peter Williams vainqueur du TT Isle of Man en 1973 avec son Norton 'John Player Special'

JAWA 640 Black Style 11/04/1992, 350cc bicylindre roulante avec papiers et clés, toujours immatriculée.

Leroy Philippe 085/21.14.57 ou 0495/777.521 ou padyler@gmail.com

Frein avant 7" pour **Triumph** pre unit oscillante 54-62 , prix 95€

Frein avant 7" pour **Triumph** pre-unit rigide 37-48 , prix 80€

Albert Wertz 0476813744 / albertwertz09@gmail.com

herche

Cherche moyeu arrière **Sachs** d'avant-guerre, 155mm de large.

Heinz Rövenich 087 659701

Pièces carrosserie et moteur **Triumph** pre unit 650cc

Albert Wertz 0476813744 / albertwertz09@gmail.com

Cherche Moto Guzzi ZIGOLO 100 cc ou 110 cc

Cherche embrayage MATCHLESS G3 +/- 1940 boîte BURMAN

Cherche béquille arrière MATCHLESS +/- 1940 (derrière la roue arrière)

Cherche coude d'échappement type Trial diamètre 37 mm, pot échappement MATCHLESS

G3C, joint carter primaire + cerclage et écusson de réservoir chromé MATCHLESS

Alex JACQUET Tel : 061 21 55 90 (après 18 h) ou 0498 57 88 36

Cherche pour FN M70 2 pignons balladeur neuf pour Boite de vitesse

un patin de frein ref 172

Pour Saro 24U , S , T , R etc un couvercle de distribution

Roland Servais 0494 86 33 64

alendrier du mois

05/02	Bric & Brack moto onderdelen Zonnebeke	0486/68 52 10
11&12/02	Bourse Moto Retro Wieze	0475/58.08.87
18&19/02	Oldtimersbeurs't Echappementje Roeselare	0473/96.24.86
19/02	Bourse Les vis djonnes du 50cc Laneffe	0477/28.79.85
		0496/21.24.42
25/02	Bourse de Shilde Lindenstraat 10	0477/27.73.72

**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



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**



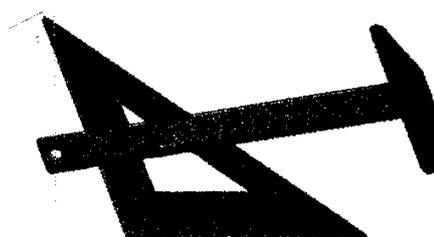
**Roland Mignolet
Selles**

**Garnissage de side-car
Garnissage automobile**

**643, Chaussée de Tongres,
4452 WIHOGNE**

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**

BArt 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
0474/23.96.57

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

Website bientôt!



Co-Joint

Rue Côte d'Or, 279
4000 - Liège
Tel +32 4 252 17 41
Fax +32 4 252 14 02
www.cojoint.com

*Votre Partenaire
Industriel!*

SOUDURE

OUTILLAGES

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

PNEUS COLLARD BOVY

GROSSISTE EN PNEUS ET JANTES

TOUTES MARQUES

MOTO , VOITURE ,UTILITAIRE , AGRICOLE

WWW.PNEUSCOLLARDBOVY.BE

INFO@PNEUSCOLLARDBOVY.BE

TEL : 087/228.884

EN PROMO PNEUS MOTO

Réduction prévue pour les membres du VMCB